

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE LA VILLE DE LAVAL

août 2017



CODIFICATION ADMINISTRATIVE DU RÈGLEMENT NUMÉRO S.A.D.R.-1:

RÉVISANT LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE DE LAVAL

ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT S.A.D.R.-1 : 8 DÉCEMBRE 2017

MISE EN GARDE : Cette codification a été préparée uniquement pour la commodité du lecteur et n'a aucune valeur officielle. Aucune garantie n'est offerte quant à l'exactitude ou à la fiabilité du texte et les erreurs typographiques ont été volontairement laissées afin de préserver l'intégrité du texte tel qu'adopté. Afin d'obtenir de plus amples informations, le lecteur devra contacter le Service de l'urbanisme au 450 680-5555.

AMENDEMENTS

Règlements	Objets	Entrée en vigueur
S.A.D.R.-1.2	Intégrant le contenu du règlement numéro 2018-73 adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal pour assurer la conformité du règlement S.A.D.R.-1 au Plan métropolitain d'aménagement et de développement	27-02-2019
S.A.D.R.-1.1.R	Modifiant certains éléments du règlement S.A.D.R.-1, notamment afin de rendre les voies de circulation plus sécuritaires pour les utilisateurs vulnérables, de corriger certaines erreurs d'écritures et de conformer les éléments concernant la gestion de l'urbanisation aux orientations gouvernementales	26-06-2019
S.A.D.R.-1.3	Modifiant le schéma d'aménagement et de développement révisé afin de protéger les milieux humides d'intérêt	30-06-2022
S.A.D.R.-1.4	Assurant la cohérence entre le schéma d'aménagement et de développement révisé et les règlements d'urbanisme en cours de révision	07-07-2022
S.A.D.R.-1.5	Intégrant un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour la planification du secteur de la gare Sainte-Rose	23-09-2022



MOT DU MAIRE

Au nom des membres de la Commission sur la révision du schéma d'aménagement et de développement et en mon nom personnel, il me fait plaisir de vous présenter la version définitive du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Ville de Laval. Élaboré conformément aux exigences de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et en étroite collaboration avec les citoyens et organismes lavallois, cet important document de planification guidera les actions de la Ville pour les années à venir et nous permet enfin de nous doter d'objectifs clairs en termes d'aménagement du territoire, de mobilité durable, de préservation des milieux naturels et agricoles, de développement économique et de création de milieux de vie.

Cette dernière version du SADR inclut le rapport de consultation de la Commission. Je vous invite à en prendre connaissance et à constater l'ampleur et la qualité des questionnements et réflexions soulevés à travers les 84 mémoires reçus à l'occasion des consultations publiques sur le second projet de SADR tenues en avril et mai dernier. La Commission sur la révision du SADR a lu, analysé et pris en considération chacun des mémoires qui portaient sur des sujets aussi variés que l'environnement et les milieux naturels, les milieux de vie, les zones agricoles, les établissements scolaires, l'économie, les transports collectifs et bien d'autres.

Nous remercions tous ceux et celles qui nous ont transmis le fruit de leur réflexion et qui ont grandement contribué à bonifier le contenu du SADR. Nous sommes d'ailleurs particulièrement fiers du chemin parcouru depuis l'adoption du premier projet de SADR, notamment en matière de protection des milieux naturels.

Au cours des prochains mois, nous nous attarderons à la révision des règlements d'urbanisme qui concrétisera davantage notre souhait de bâtir une ville moderne, à l'échelle humaine, soucieuse des enjeux de protection de l'environnement et de la zone agricole et qui offre un cadre de vie complet et des plus séduisant pour l'ensemble nos résidents.

Marc Demers
Maire de Laval
Président de la Commission sur la révision du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Laval



MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La révision du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Laval est l'aboutissement d'une importante et rigoureuse démarche de consultation publique qui a débuté à l'automne 2014 avec la définition de notre vision stratégique Urbaine de nature – Laval 2035. Depuis, plus de 800 citoyens, organismes et entreprises ont participé aux différentes activités d'information et de consultation qui ont suivi l'adoption du premier et du second projet de schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR).

Les Lavallois sont nombreux à s'être exprimés lors de ces rondes de consultations et les constats qui en ressortent sont clairs : Ils sont profondément attachés à leur quartier et aux milieux naturels qui les entourent et souhaitent que le développement de leur ville soit harmonieux, conciliant vie urbaine, milieu agricole et développement durable.

Vous constaterez dans les pages qui suivent tout le chemin parcouru depuis la version précédente du schéma d'aménagement et de développement de Laval et l'étendue des mesures mises en place afin de favoriser l'émergence de projets structurants, mais respectueux des impératifs en matière de développement durable et de gestion écoresponsable. Nous sommes confiants que cette version finale du SADR reflète les plus grandes aspirations des résidents lavallois.

Je tiens à remercier les membres de la Commission sur la révision du schéma d'aménagement et de développement pour la qualité de leur analyse et de leurs recommandations à la suite des consultations publiques sur le second projet de SADR. Mes remerciements vont également aux employés des services municipaux concernés pour le travail accompli ces trois dernières années en lien avec la révision du schéma d'aménagement et de développement. Finalement, je remercie l'ensemble des citoyens, organismes et entreprises qui ont contribué de façon importante à alimenter nos réflexions et à bonifier ce document qui nous permet maintenant d'agir de façon plus structurée et efficace sur notre territoire.

Serge Lamontagne
Directeur général de la Ville de Laval

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE 1-1
1.1 LAVAL, UNE ÎLE, UNE VILLE 1-3
1.1.1 Positionnement géographique 1-3
1.1.2 Historique de développement 1-4
1.2 DÉMARCHE REPENSONS LAVAL 1-5
1.2.1 Processus de révision du schéma d'aménagement et de développement 1-5
1.2.2 Gouvernance 1-6
1.3 CADRE DE PLANIFICATION 1-8
1.3.1 Orientations gouvernementales 1-8
1.3.2 Vision stratégique de la CMM et PMAD 1-9
1.3.3 Vision stratégique de Laval 1-10
1.3.4 Autres documents considérés 1-10
1.4 GRANDES TENDANCES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 1-11
1.5 VALEURS PORTEUSES 1-12
1.6 ORGANISATION DU SCHÉMA 1-13

2. PORTRAIT DU TERRITOIRE 2-1
2.1 PRINCIPALES DONNÉES SOCIOÉCONOMIQUES 2-2
2.1.1 Profil de la population 2-2
2.1.1.1 Projections démographiques et taille des ménages 2-3
2.1.1.2 Composition de la population 2-5
2.1.1.3 Projections de la composition de la population 2-6
2.1.1.4 Évolution des grands groupes d'âge 2-7
2.1.1.5 Revenu 2-9
2.1.1.6 Niveau de scolarité 2-10
2.1.1.7 Migration régionale 2-10
2.1.1.8 Immigration comme source de croissance 2-13
2.1.2 Profil de l'économie et de l'emploi 2-14
2.1.2.1 Économie lavalloise 2-15
2.1.2.2 Marché du travail 2-15
2.1.2.3 Disponibilité de la main-d'œuvre 2-16
2.1.2.4 Emploi total 2-17
2.1.2.5 Emploi par secteur d'activité 2-17
2.1.2.6 Évolution de l'emploi 2-18
2.1.2.7 Prévisions du nombre d'emplois 2-20
2.1.2.8 Établissements 2-21
2.1.2.9 Pôles d'emploi 2-22
2.1.2.10 Investissements 2-24

2.2 CADRE TERRITORIAL 2-26
2.2.1 Périmètre d'urbanisation 2-26
2.2.2 Organisation du transport 2-28
2.2.2.1 Réseau routier structurant 2-28
2.2.2.2 Réseau ferroviaire et transport de marchandises 2-34
2.2.2.3 Réseau de transport collectif 2-36
2.2.2.4 Réseau de transport actif 2-42
2.2.2.5 Réseau de véhicules hors route 2-45
2.2.2.6 Portrait des déplacements 2-46
2.2.3 Composantes du milieu naturel 2-70
2.2.3.1 Milieux hydriques et riverains 2-72
2.2.3.2 Arbres urbains et canopée 2-80
2.2.3.3 Couvert forestier 2-82
2.2.3.4 Bois et corridors forestiers d'intérêt 2-83
2.2.3.5 Écosystèmes forestiers exceptionnels 2-91
2.2.3.6 Aires protégées 2-92
2.2.3.7 Zones d'aménagement écologique particulières 2-95
2.2.3.8 Menaces aux milieux naturels 2-98
2.2.4 Contraintes à l'occupation du territoire 2-100
2.2.4.1 Contraintes anthropiques 2-101
2.2.4.2 Contraintes naturelles 2-117
2.3 FONCTIONS DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS 2-121
2.3.1 Agriculture 2-121
2.3.1.1 Territoire agricole 2-122
2.3.1.2 Activités agricoles 2-126
2.3.2 Habitation 2-130
2.3.2.1 Évolution du parc résidentiel 2-130
2.3.2.2 Répartition des logements selon la typologie résidentielle 2-131
2.3.2.3 Vieillissement du parc résidentiel 2-132
2.3.2.4 Taille des logements 2-133
2.3.2.5 Offre locative 2-135
2.3.2.6 Logement social et abordable 2-136
2.3.3 Commerce 2-139
2.3.3.1 Structure commerciale 2-139
2.3.3.2 Activités commerciales 2-142
2.3.4 Bureaux 2-145
2.3.5 Activités industrielles 2-146
2.3.5.1 Structure industrielle 2-147
2.3.5.2 Activités industrielles 2-149
2.3.5.3 Domaine manufacturier 2-149
2.3.5.4 Investissements industriels 2-151
2.3.6 Tourisme 2-153
2.3.7 Services et équipements collectifs 2-156
2.3.7.1 Services d'utilité publique municipaux 2-156
2.3.7.2 Équipements de sécurité publique 2-165
2.3.7.3 Équipements de santé 2-169
2.3.7.4 Équipements d'éducation 2-174
2.3.7.5 Équipements de sports et de loisirs 2-176
2.3.7.6 Équipements culturels et communautaires 2-179

2.4 TISSU URBAIN 2-189
2.4.1 Évolution du territoire 2-189
2.4.2 Occupation du territoire 2-191
2.4.2.1 Cadre bâti 2-191
2.4.3 Composantes stratégiques 2-194
2.4.3.1 Centre-ville 2-196
2.4.3.2 Aires TOD 2-199
2.4.3.3 Pôles de quartier 2-212
2.4.3.4 Artères structurantes 2-233
2.4.4 Terrains structurants à construire et à transformer 2-234
2.4.4.1 Terrains structurants à construire 2-234
2.4.4.2 Terrains structurants à transformer 2-235
2.5 PATRIMOINE CULTUREL 2-238
2.5.1 Patrimoine bâti 2-238
2.5.1.1 Territoires patrimoniaux à caractère urbain 2-239
2.5.1.2 Territoires patrimoniaux à caractère rural 2-240
2.5.1.3 Bâtiments inscrits au Registre du patrimoine culturel 2-241
2.5.2 Patrimoine archéologique 2-243
2.5.2.1 Sites archéologiques recensés 2-243
2.5.2.2 Zones de potentiel archéologique 2-247
2.5.3 Patrimoine naturel 2-247
2.5.4 Paysage 2-249
2.5.4.1 Pôles et noyaux d'attraction 2-250
2.5.4.2 Réseaux et axes de transport 2-251
2.5.4.3 Espaces riverains 2-252
2.5.4.4 Espaces de nature 2-252
2.5.4.5 Lieux et éléments symboliques 2-253
2.5.4.6 Territoires et rangs agricoles 2-253
2.5.4.7 Perspectives visuelles 2-254
2.5.4.8 Corridors d'entrée de ville 2-254
2.5.4.9 Espaces urbains 2-255
2.5.4.10 Espaces industriels 2-256
2.6 SYNTHÈSE 2-257

3. PARTI D'AMÉNAGEMENT 3-1
3.1 VISION STRATÉGIQUE 3-2
3.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 3-3
3.3 GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET ACTIONS 3-8
Orientation 1 : Gérer l'occupation du territoire lavallois de façon écoresponsable 3-9
Objectif 1.1 : Consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports 3-9
Objectif 1.2 : Optimiser l'occupation du territoire aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurant 3-12
Objectif 1.3 : Intégrer la dimension environnementale au cœur de la planification et de l'aménagement du territoire 3-14
Objectif 1.4 : Tenir compte des contraintes d'origines naturelle et anthropique dans la planification du territoire 3-17

Orientation 2 : Stimuler et promouvoir le dynamisme, l'innovation et le caractère identitaire de la ville 3-20

Objectif 2.1 : Créer un centre-ville multifonctionnel, attractif et performant 3-20
Objectif 2.2 : Reconnaître le caractère multipolaire du territoire par la consolidation des pôles de quartier 3-22
Objectif 2.3 : Promouvoir l'agriculture en tant que composante identitaire et économique du territoire........ 3-23
Objectif 2.4 : Soutenir le développement économique de la ville pour accroître son rayonnement 3-25
Objectif 2.5 : Protéger et mettre en valeur le patrimoine culturel 3-27

Orientation 3 : Créer des milieux de vie complets, inclusifs et à échelle humaine........ 3-29

Objectif 3.1 : Repenser la conception et la transformation des milieux de vie en relation avec l'expérience humaine 3-29
Objectif 3.2 : Planifier une offre résidentielle, des équipements et des services publics adaptés aux besoins des familles et de tous les citoyens 3-31
Objectif 3.3 : Encourager la vitalité culturelle et communautaire comme levier de développement social 3-32
Objectif 3.4 : Revitaliser les quartiers présentant des défis urbains et socioéconomiques 3-34

4. GRANDES AFFECTATIONS, DENSITÉ ET HAUTEUR 4-1

4.1 GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE 4-1

4.1.1 Fonctions autorisées sur l'ensemble du territoire 4-2
4.1.2 Affectation Urbaine 4-3
4.1.3 Affectation Multifonctionnelle 4-4
4.1.4 Affectation Commerciale régionale 4-5
4.1.5 Affectation Haute technologie et innovation 4-6
4.1.6 Affectation Industrielle 4-6
4.1.8 Affectation Industrielle d'extraction 4-8
4.1.9 Affectation Conservation 4-9
4.1.10 Affectation Protection 4-10
4.1.11 Affectation Agricole 4-11
4.1.12 Affectation Agricole et conservation 4-13
4.1.13 Tableau de compatibilité des affectations et des fonctions 4-16

4.2 DENSITÉ RÉSIDENTIELLE 4-18

4.2.1 Seuils minimaux de densité résidentielle 4-18
4.2.1.1 Exigences du PMAD 4-18
4.2.1.2 Détermination des seuils minimaux de densité résidentielle applicables 4-19
4.2.2 Exceptions aux seuils minimaux de densité résidentielle 4-22
4.2.3 Règles d'interprétation des seuils minimaux de densité résidentielle 4-23
4.2.4 Suivi du respect des seuils minimaux de densité résidentielle 4-24

4.3 HAUTEUR DES BÂTIMENTS 4-25

4.3.1 Hauteur maximale autorisée en nombres d'étages 4-25
4.3.2 Exceptions aux hauteurs maximales des bâtiments 4-28
4.3.3 Règles d'interprétation des hauteurs maximales des bâtiments 4-28

5. STRATÉGIES DE GESTION DU TERRITOIRE 5-1

5.1 GESTION DE L'URBANISATION 5-3

5.1.1 Potentiel d'accueil à l'horizon 2031 5-3

5.1.1.1 Potentiel d'accueil résidentiel 5-4
5.1.1.2 Potentiel d'accueil commercial et de bureau 5-5
5.1.1.3 Potentiel d'accueil industriel 5-7

5.1.2 Modification du périmètre métropolitain 5-9

5.1.3 Priorisation du développement 5-9

5.2 PLANIFICATION PARTICULIÈRE 5-11

5.2.1 Secteurs de planification particulière 5-11

5.2.2 Balises d'aménagement générales 5-14

5.2.3 Balises d'aménagement spécifiques au centre-ville et aux aires TOD 5-15

5.2.3.1 Centre-ville 5-15
5.2.3.2 TOD Montmorency 5-16
5.2.3.3 TOD Cartier 5-17
5.2.3.4 TOD De la Concorde 5-17
5.2.3.5 TOD Île-Bigras et Sainte-Dorothée 5-18
5.2.3.6 TOD Gare Sainte-Rose 5-18
5.2.3.7 TOD Vimont 5-18

5.3 PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS DANS LES ZONES D'AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE PARTICULIÈRES SITUÉES À L'EXTÉRIEUR DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE 5-20

5.3.1 Identification des outils qualitatifs 5-20

5.3.1.1 Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble 5-20
5.3.1.2 Règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale 5-21

5.3.2 Balises d'aménagement écoresponsable 5-23

5.4 GESTION DU TERRITOIRE AGRICOLE 5-25

5.4.1 Gestion des usages non agricoles en zone agricole – aires déstructurées 5-25

5.4.2 Cohabitation des usages agricoles et non agricoles – zonage de production 5-28

5.5 GESTION DES PAYSAGES ET DES LIEUX D'INTÉRÊT 5-31

5.5.1 Balises d'aménagement paysagères 5-32

5.6 GESTION DE L'IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE, DE TÉLÉCOMMUNICATION ET FERROVIAIRES 5-34

5.7 GESTION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS, DE SANTÉ ET D'ÉDUCATION 5-36

5.8 TERRITOIRES INCOMPATIBLES À L'ACTIVITÉ MINIÈRE 5-38

6. PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE 6-1

6.1 RÉVISION DES RÈGLEMENTS D'URBANISME 6-1

6.2 PLAN D'ACTION 6-2

6.3 PROGRAMME DE MONITORAGE 6-26

6.4 PARTICIPATION CITOYENNE 6-26

7. DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE 7-1
7.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES 7-1
7.1.1 Territoire visé 7-1
7.1.2 Référence à une loi ou un règlement d'un gouvernement 7-1
7.1.3 Unités de mesure 7-1
7.1.4 Interprétation des dispositions normatives 7-1
7.1.5 Structure du document complémentaire 7-1
7.2 INDEX TERMINOLOGIQUE 7-2
7.3 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DES PERMIS DE CONSTRUCTION 7-10
7.3.1 Conditions à l'intérieur du périmètre d'urbanisation 7-10
7.3.2 Conditions à l'extérieur du périmètre d'urbanisation 7-11
7.3.3 Conditions particulières à certains secteurs 7-12
7.3.4 Obligation de raccordement aux services sur tout le territoire 7-12
7.3.5 Obligation de raccordement aux services pour un projet intégré sur tout le territoire 7-12
7.3.6 Exemptions 7-12
7.4 DISPOSITIONS RELATIVES AUX OPÉRATIONS CADASTRALES 7-12
7.4.1 Dimensions et superficies minimales des lots 7-12
7.4.2 Exceptions 7-13
7.5 PROTECTION DES RIVES, DU LITTORAL ET DES PLAINES INONDABLES 7-13
7.5.1 Protection des rives 7-14
7.5.1.1 Permis et certificats 7-14
7.5.1.2 Constructions, ouvrages et travaux autorisés dans la rive 7-14
7.5.2 Protection du littoral 7-17
7.5.2.1 Permis et certificats 7-17
7.5.2.2 Constructions, ouvrages et travaux autorisés dans le littoral 7-18
7.5.3 Travaux à proximité d'un cours d'eau 7-18
7.5.4 Protection des plaines inondables 7-18
7.5.4.1 Permis et certificats 7-19
7.5.4.2 Constructions, ouvrages et travaux autorisés dans la zone de grand courant d'une plaine inondable 7-19
7.5.4.3 Constructions, ouvrages et travaux autorisés dans la zone de faible courant d'une plaine inondable 7-22
7.5.4.4 Mesures d'immunisation applicables aux constructions, ouvrages et travaux réalisés dans une plaine inondable 7-22
7.5.5 Dérogation dans la zone de grand courant d'une plaine inondable 7-23
7.5.5.1 Constructions, ouvrages et travaux admissibles à une dérogation 7-24
7.5.5.2 Procédure et critères pour juger de l'acceptabilité d'une demande de dérogation 7-25
7.5.5.3 Dérogation à l'interdiction de constructions, d'ouvrages et de travaux dans la zone de grand courant d'une plaine inondable 7-25
7.5.6 Méthode de calcul pour la détermination d'une cote de crue pour un emplacement 7-26
7.6 PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES 7-27
7.6.1 Travaux à proximité des milieux humides 7-27

7.6.2. Milieu humide d'intérêt ... 7-27

7.7 PROTECTION DES BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET DES BOIS D'INTÉRÊT MUNICIPAL ... 7-28

7.7.1 Permis et certificat d'autorisation ... 7-28

7.7.2 Ouverture de nouvelles rues ... 7-29

7.7.3 Abattage d'arbres dans les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et dans les bois d'intérêt municipal ... 7-29

7.7.3.1 Dispositions relatives à tous les bois et corridors forestiers d'intérêt ... 7-29

7.7.3.2 Dispositions relatives aux bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et aux bois d'intérêt municipal situés dans la zone agricole permanente ou dans une inclusion ... 7-31

7.8 DISPOSITIONS RELATIVES AUX ARBRES À L'EXTÉRIEUR DES BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET DES BOIS D'INTÉRÊT MUNICIPAL ... 7-33

7.8.1 Abattage des arbres ... 7-33

7.8.2 Protection des arbres ... 7-34

7.8.3 Remplacement des arbres abattus ... 7-34

7.8.4 Compensation des arbres abattus ... 7-34

7.8.5 Plantation des arbres ... 7-34

7.9 VERDISSEMENT ... 7-34

7.10 ÎLOTS DE CHALEUR ET DE FRAÎCHEUR ... 7-34

7.11 GESTION DES EAUX PLUVIALES ... 7-34

7.12 PLAN DE CONSERVATION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS ... 7-35

7.13 PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS DANS LES ZONES D'AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE PARTICULIÈRES SITUÉES À L'EXTÉRIEUR DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE ... 7-35

7.14 PATRIMOINE CULTUREL ... 7-35

7.14.1 Protection des paysages d'intérêt métropolitain ... 7-35

7.14.2 Protection des territoires d'intérêt patrimonial ... 7-36

7.14.3 Protection des bâtiments d'intérêt patrimonial ... 7-36

7.15 DISPOSITIONS RELATIVES À LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE ... 7-36

7.15.1 Gestion des odeurs dans la zone agricole permanente ... 7-36

7.15.2 Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des engrais de fermes situées à plus de 150 mètres d'une installation d'élevage ... 7-36

7.15.2.1 Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme ... 7-37

7.15.2.2 Distances séparatrices relatives aux installations d'élevage ... 7-38

7.15.2.3 Reconstruction à la suite d'un sinistre d'un bâtiment d'élevage dérogatoire protégé par droits acquis ... 7-45

7.15.3 Zonage de production ... 7-46

7.15.4 Compatibilité et cohabitation entre les usages aux limites de la zone agricole permanente ... 7-46

7.15.5 Disposition relative aux plans d'implantation et d'intégration architecturale ... 7-46

7.16 SABLIÈRES, GRAVIÈRES ET CARRIÈRES ... 7-46

7.17 INSTALLATIONS D'ÉPURATION DES EAUX USÉES ... 7-46

7.18 CONTRAINTES SONORES MAJEURES 7-47
7.18.1 Détermination des zones de contraintes sonores majeures 7-47
7.18.2 Interdiction d'un usage sensible à l'intérieur d'une zone de contraintes sonores majeures 7-49
7.18.2.1 Étude acoustique préalable à une demande d'autorisation d'usage sensible 7-49
7.18.2.2 Respect des seuils acoustiques reliés à un usage sensible 7-50
7.18.3 Exceptions 7-50
7.19 RISQUES FERROVIAIRES 7-51
7.20 TRANSPORT D'HYDROCARBURES PAR PIPELINE 7-51
7.21 GESTION DES ACCÈS EN BORDURE DES AXES ROUTIERS MAJEURS 7-52
7.22 COMMERCES ET CENTRES COMMERCIAUX DE GRANDE SURFACE 7-52
7.23 NOUVELLES INSTALLATIONS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN 7-53
7.24 HAUTEUR DES BÂTIMENTS 7-54
7.25 SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ 7-54
7.26 PLANIFICATION PARTICULIÈRE DES AIRES TOD 7-54
7.27 LOCALISATION D'UN PÔLE LOGISTIQUE 7-54
7.28 INTERFACE ENTRE UNE ZONE INDUSTRIELLE ET UN USAGE SENSIBLE 7-55

8. ANNEXES

ANNEXE 1 : COÛTS APPROXIMATIFS DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES PROJETÉS 8-1
ANNEXE 2 : LISTE DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE 8-5
ANNEXE 3 : LISTE DES ÉTABLISSEMENTS CIBLÉS COMPORTANT DES RISQUES D'ACCIDENTS TECHNOLOGIQUES 8-9
ANNEXE 4 : LISTE DES ÉTABLISSEMENTS ET DES INSTALLATIONS DU RÉSEAU DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LAVAL 8-13
ANNEXE 5 : LISTE DES ÉTABLISSEMENTS DU RÉSEAU SCOLAIRE DE LAVAL 8-17
ANNEXE 6 : LISTE DES ÉQUIPEMENTS DE SPORTS, DE LOISIRS, CULTURELS ET COMMUNAUTAIRES 8-23
ANNEXE 7 : INSTALLATIONS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN 8-29
ANNEXE 8 : COTES DE CRUES 8-33
ANNEXE 9 : DESCRIPTION DES ZONES D'AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE PARTICULIÈRES 8-36
ANNEXE 10 : PLANS RELIÉS À UNE DÉROGATION À L'INTERDICTION DE CONSTRUCTIONS, D'OUVRAGES ET DE TRAVAUX DANS LA ZONE DE GRAND COURANT D'UNE PLAINE INONDABLE 8-44
ANNEXE 11 : DISTANCE MINIMALE À RESPECTER PAR RAPPORT AUX STATIONS D'ÉPURATION DES EAUX USÉES 8-64
ANNEXE 12 : AIRES DÉSTRUCTURÉES DE LA ZONE AGRICOLE 8-70
ANNEXE 13 : LISTE DES PLANTES VASCULAIRES EXOTIQUES ENVAHISSANTES PRIORITAIRES DU MDDELCC 8-82
ANNEXE 14 : RAPPORT DE CONSULTATION SUR LE SECOND PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE LA VILLE DE LAVAL 8-86

ANNEXE 15 : PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME GARE SAINTE-ROSE (*RÈGL. S.A.D.R.-1.4, EN VIGUEUR LE 07-07-2022*) 8-111

LISTE DES CARTES

Carte 1-1 : Les secteurs géographiques de la CMM 1-3
Carte 1-2 : Les 14 ex-municipalités de l'île de Laval 1-4
Carte 2-1 : Répartition des personnes âgées de 65-84 ans et de 85 ans et plus, 2011 2-9
Carte 2-2 : Répartition des ménages à faible revenu, 2011 2-10
Carte 2-3 : Répartition des personnes issues de l'immigration (première génération), 2011 2-14
Carte 2-4 : Pôles d'emplois sur le territoire lavallois, 2011 2-23
Carte 2-5 : Périmètre d'urbanisation 2-27
Carte 2-6 : Réseau routier métropolitain (RRM) et réseau artériel métropolitain (RAM) 2-32
Carte 2-7 : Réseau routier municipal 2-33
Carte 2-8 : Réseau ferroviaire 2-34
Carte 2-9 : Réseau de camionnage 2-35
Carte 2-10 : Réseau de transport en commun métropolitain structurant 2-39
Carte 2-11 : Réseau cyclable 2-44
Carte 2-12 : Sentiers de VTT interrégional et de motoneige Trans-Québec 2-45
Carte 2-13 : Déplacements entre les secteurs lavallois, tous modes et tous motifs sans les retours au domicile, PPAM, 2013 2-55
Carte 2-14 : Déplacements émanant de Laval, tous modes et tous motifs sans les retours au domicile, PPAM, 2013 2-56
Carte 2-15 : Milieux naturels 2-71
Carte 2-16 : Berges 2-73
Carte 2-17 : Cours d'eau verbalisés 2-77
Carte 2-18 : Milieux humides 2-79
Carte 2-19 : Canopée 2-82
Carte 2-20 : Couvert forestier 2-83
Carte 2-21 : Bois et corridor forestier d'intérêt, ensemble forestier exceptionnel et aire protégée 2-94
Carte 2-22 : Zones d'aménagement écologiques particulières 2-97
Carte 2-23 : Contraintes sonores majeures 2-105
Carte 2-24 : Contraintes d'origine anthropique et naturelle 2-112
Carte 2-25 : Îlots de chaleur 2-117
Carte 2-26 : Zone agricole permanente et inclusions agricoles 2-122
Carte 2-27 : Proportion des logements nécessitant des réparations majeures, 2011 2-131
Carte 2-28 : Proportion des ménages habitant un logement de taille insuffisante, 2011 2-132
Carte 2-29 : Secteurs de revitalisation urbaine intégrée (RUI) 2-133
Carte 2-30 : Structure commerciale 2-139

Carte 2-31 : Délimitation des secteurs d'analyse de la structure commerciale 2-140
Carte 2-32 : Secteurs industriels 2-145
Carte 2-33 : Principaux attraits touristiques 2-153
Carte 2-34 : Stations d'eau potable et leur zone d'influence 2-155
Carte 2-35 : Travaux prévus pour l'alimentation en eau potable 2-156
Carte 2-36 : Caractérisation du réseau d'égout 2-159
Carte 2-37 : Stations d'épuration et leurs bassins tributaires 2-160
Carte 2-38 : Travaux prévus pour le traitement des eaux usées 2-161
Carte 2-39 : Équipements de sécurité publique et de sécurité incendie 2-166
Carte 2-40 : Équipements de santé 2-171
Carte 2-41 : Équipements d'éducation supérieure 2-174
Carte 2-42 : Équipements sportifs et de loisirs 2-176
Carte 2-43 : Équipements culturels et communautaires 2-181
Carte 2-44 : Localisation des bâtiments actuels de six étages et plus 2-190
Carte 2-45 : Localisation des densités résidentielles brutes actuelles 2-191
Carte 2-46 : Composantes stratégiques du tissu urbain 2-193
Carte 2-47 : Terrains structurants à construire et à transformer 2-235
Carte 2-48 : Patrimoine culturel 2-246
Carte 3-1 : Concept d'organisation spatiale 3-7
Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire 4-15
Carte 4-2 : Seuils minimaux de densité résidentielle 4-21
Carte 4-3 : Secteur partiellement desservi 4-22
Carte 4-4 : Hauteurs maximales des bâtiments 4-27
Carte 5-1 : Secteurs de planification particulière 5-13
Carte 5-2 : Zones d'aménagement écologique particulières situées à l'extérieur de la zone agricole permanente . 5-22
Carte 5-3 : Aires déstructurées en zone agricole 5-27
Carte 5-4 : Zonage de production 5-30
Carte 5-5 : Territoires incompatibles à l'activité minière 5-38

LISTE DES FIGURES

Figure 2-1 : Pyramides des âges, Québec, RMR de Montréal et Laval, 2011 2-5

Figure 2-2 : Structures des âges comparées, Laval et régions comparables, 2011 2-6

Figure 2-3 : Pyramides des âges, Laval, 1996, 2016, 2031 2-7

Figure 2-4 : Proportions des grands groupes d'âge, Laval, 1996-2031 2-8

Figure 2-5 : Taux nets de migration interne, Lanaudière, Laurentides, Laval et agglomérations de Montréal et de Longueuil, 2001-2002 à 2013-2014 2-11

Figure 2-6 : Répartition par groupe d'âge des sortants de Laval selon les trois principales régions de destination, 2013-2014 2-12

Figure 2-7 : Taux nets de croissance selon les composantes démographiques projetées, Laval, 2011-2031 2-13

Figure 2-8 : Emplois par secteur d'activité, Laval et province de Québec, 2015 2-18

Figure 2-9 : Établissements par grands secteurs d'activité, Laval, 2015 2-21

Figure 2-10 : Établissements en fonction de la taille (nombre d'employés), Laval, 2015 2-21

Figure 2-11 : Titulaires de permis de conduire, par groupe d'âge, 2004-2014 (%) 2-47

Figure 2-12 : Part de marché du transport collectif pour le navettage 2-59

Figure 2-13 : Évolution de l'achalandage de la STL entre 2003 et 2015 2-60

Figure 2-14 : Répartition des cours d'eau verbalisés et non verbalisés 2-75

Figure 2-15 : Répartition des GES par source d'émission en 2011 2-113

Figure 2-16 : Activité principale des exploitations agricoles de production végétale, Laval, 2010 2-125

Figure 2-17 : Répartition des activités complémentaires aux exploitations agricoles en 2010 2-126

Figure 2-18 : Établissements manufacturiers par domaine de fabrication, Laval, 2012 2-148

Figure 2-19 : Ventes manufacturières en fonction de la destination, Laval, 2012 2-148

Figure 2-20 : Évolution du tourisme à Laval, 1990-2015 2-152

Figure 2-21 : Évolution du taux de récupération des matières recyclables, 2000-2011 2-162

Figure 2-22 : Collecte des matières organiques : évolution du tonnage, 2000-2011 2-163

Figure 2-23 : Lieux d'hospitalisation d'un jour des Lavallois, 2013-2014 2-169

Figure 2-24 : Évolution des zones urbanisées 2-188

Figure 3-1 : La structure du parti d'aménagement 3-1

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2-1 : Population recensée et projetée, CMM et ses cinq régions, 1961-2031 2-3

Tableau 2-2 : Projections de la population et des ménages, Laval et régions comparables, 2011-2031 2-4

Tableau 2-3 : Taux d'emploi et de chômage, Laval et ensemble du Québec, 2004, 2009 et 2014 2-16

Tableau 2-4 : Population en âge de travailler, 2011 et 2031 2-16

Tableau 2-5 : Ratio du nombre de personnes en âge de travailler par personne de 65 ans et plus 2-17

Tableau 2-6 : Nombre d'emplois par secteur de la CMM, 1971-2011 2-19

Tableau 2-7 : Taux de croissance annuel moyen de l'emploi par secteur géographique et par sous-période, 1971-2011 2-19

Tableau 2-8 : Répartition des emplois dans la CMM, 1971-2011 2-19

Tableau 2-9 : Prévisions du nombre d'emplois par secteur de la CMM, 2011-2031 2-20

Tableau 2-10 : Investissements par secteur d'activité économique, Laval, de 1995-2015 2-25

Tableau 2-11 : Taux de possession d'une automobile 2-48

Tableau 2-12 : Comparaison de la croissance des logements et des automobiles entre 2003 et 2013 2-48

Tableau 2-13 : Logements selon le nombre d'automobiles possédées (%) 2-49

Tableau 2-14 : Déplacements produits et attirés selon le motif, 24 heures, tous modes confondus, 1998 à 2013 (%) 2-50

Tableau 2-15 : Déplacements produits et attirés par le territoire lavallois selon le motif, 24 heures, tous modes confondus, 2013 2-51

Tableau 2-16 : Déplacements à l'intérieur du territoire lavallois tous les motifs, 24 heures, tous modes confondus (%) 2-52

Tableau 2-17 : Déplacements lavallois, tous motifs confondus sans retour au domicile, PPAM, tous modes confondus, 2013 (%) 2-54

Tableau 2-18 : Déplacements produits et attirés (sans les retours), par mode de transport, tous motifs, 24 heures 2-57

Tableau 2-19 : Déplacements produits et attirés (sans les retours), par mode de transport, tous motifs, 24 heures, 2013 2-62

Tableau 2-20 : Débit de circulation journalière estivale de camions 2-63

Tableau 2-21 : Principaux générateurs de déplacements 2-64

Tableau 2-22 : Caractérisation des berges 2-74

Tableau 2-23 : Cours d'eau intérieurs les plus longs sur le territoire lavallois 2-74

Tableau 2-24 : Caractérisation des milieux humides 2-78

Tableau 2-25 : Superficie du couvert forestier des bois et corridors forestiers d'intérêt 2-84

Tableau 2-26 : Caractérisation des écosystèmes forestiers exceptionnels 2-91

Tableau 2-27 : Caractérisation des aires protégées 2-93

Tableau 2-28 : Axes d'intervention de la Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt 2-95

Tableau 2-29 : La localisation des écrans antibruit du réseau supérieur........2-103
Tableau 2-30 : Zones de contraintes sonores – Autoroutes, voies à fort débit de circulation et voies ferrées, 2014........2-104
Tableau 2-31 : Lieux d'élimination des déchets solides et des résidus industriels........2-106
Tableau 2-32 : Évolution des quantités de GES émises par poste (en kt équivalent CO²), 1990-2011........2-113
Tableau 2-33 : Nombre de journées de mauvaise qualité de l'air et de smog de 2010-2015........2-114
Tableau 2-34 : Portrait global par secteur de l'utilisation du sol en zone agricole (en ha) (juin 2013)........2-123
Tableau 2-35 : Évolution des parts de marché des mises en chantier résidentielles par secteur de la CMM (en %), 2002-2014........2-129
Tableau 2-36 : Nombre annuel de permis de construction selon la typologie résidentielle, 1991-2014........2-130
Tableau 2-37 : Taux d'inoccupation selon la taille du logement et la gamme du loyer (en %), Laval, 2014........2-134
Tableau 2-38 : L'offre commerciale selon le type de commerce et la localisation par secteur d'analyse de la fonction commerciale, Laval, 2015........2-141
Tableau 2-39 : Calcul de l'espace locatif brut potentiel pour de nouvelles superficies commerciales à l'horizon 2016 (en pi²), Laval........2-142
Tableau 2-40 : Taux de disponibilité des immeubles de bureaux (en %), Laval et Grand Montréal, 2005 (3e trimestre) et 2015 (1er trimestre)........2-143
Tableau 2-41 : Portion commerciale et industrielle de la richesse foncière uniformisée (RFU), Laval, 2006 et 2015........2-144
Tableau 2-42 : Secteurs industriels et taux d'occupation, Laval, 2014........2-146
Tableau 2-43 : Taux d'inoccupation des espaces industriels, 2004-2011........2-147
Tableau 2-44 : Investissements industriels, Laval, 1990-2014........2-149
Tableau 2-45 : Variation des principales catégories d'infractions criminelles, Laval, 2010 et 2014........2-164
Tableau 2-46 : Répartition des hospitalisations dans les établissements lavallois selon la région de résidence de la clientèle (en %), 2013-2014........2-168
Tableau 2-47 : Taux de rétention par quartier, Laval, 2013-2014........2-169
Tableau 2-48 : Distribution de l'appartenance religieuse de la population (2011) et des lieux de culte sur le territoire (2016), Laval........2-185
Tableau 2-49 : Terrains structurants à construire selon la vocation future du terrain........2-232
Tableau 2-50 : Terrains structurants à transformer selon la vocation future du terrain........2-234
Tableau 4-1 : Tableau de compatibilité des affectations et des fonctions........4-16
Tableau 4-2 : Seuils minimaux de densité résidentielle brute........4-18
Tableau 5-1 : Superficie du potentiel d'urbanisation du territoire selon la vocation future des terrains à construire et à transformer........5-4
Tableau 5-2 : Potentiel d'accueil résidentiel........5-5
Tableau 5-3 : Demande anticipée de nouvelles superficies commerciales à l'horizon 2031, Laval........5-6
Tableau 5-4 : Potentiel d'accueil commercial........5-7
Tableau 5-5 : Superficies de terrains industriels développés, Laval, 1992-2014........5-8
Tableau 5-6 : Potentiel d'accueil industriel........5-8
Tableau 5-7 : Distance du périmètre d'urbanisation selon le coefficient d'odeur........5-29

Tableau 7-1 : Dimensions et superficies minimales des lots 7-12
Tableau 7-2 : Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des engrais de fermes situés à plus de 150 mètres d'une installation d'élevage 7-35
Tableau 7-3 : Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme 7-35
Tableau 7-4 : Nombre maximum d'unités animales (paramètre A) 7-36
Tableau 7-5 : Distances de base (paramètre B) 7-37
Tableau 7-6 : Coefficient d'odeur (paramètre C) 7-41
Tableau 7-7 : Type de fumier (paramètre D) 7-42
Tableau 7-8 : Type de projet (paramètre E) 7-42
Tableau 7-9 : Facteur d'atténuation (paramètre F) 7-43
Tableau 7-10 : Facteur d'usage (paramètre G) 7-43
Tableau 7-11 : Zones de contraintes sonores majeures 7-46
Tableau 7-12 : Seuils acoustiques maximaux acceptables 7-48

LISTE DES ACRONYMES

AGRIL	Corporation Agriculture Laval
AMT	Agence métropolitaine de transport
ARDA	Aménagement rural et développement agricole
ARTM	Agence régionale de transport métropolitain
CCQ	Code civil du Québec
CEHQ	Centre d’expertise hydrique du Québec
CERFO	Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte-Foy inc.
CFQG	Chemin de fer Québec-Gatineau
CHARL	Centre hospitalier ambulatoire de Laval
CHSLD	Centre d’hébergement et de soins de longue durée
CISSSL	Centre intégré de santé et de services sociaux de Laval
CITL	Conseil intermunicipal de transport des Laurentides
CLSC	Centre local de services communautaires
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
COBAMIL	Conseil des bassins versants des Mille-Îles
CP	Canadien Pacifique
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CQPEL	Centre de qualification professionnelle et d'entrepreneuriat de Laval
CRDITED	Centre de réadaptation en déficience intellectuelle et en troubles envahissants du développement
CRFPT	Comité de radioprotection fédéral-provincial-territorial
EFE	Écosystèmes forestiers exceptionnels
GERLED	Groupe d'étude et de restauration des lieux d'élimination de déchets dangereux
GRIL-UQÀM	Groupe de recherche interuniversitaire en limnologie et en environnement aquatique - Équipe UQÀM
INRS	Institut national de recherche scientifique
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
ISQ	Institut de la statistique du Québec
IVM	Immeubles Val-Martin
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
LPTAA	Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l’Occupation du territoire
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (devenu le MAMOT)
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MCC	Ministère de la Culture et des Communications
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MEIE	Ministère de l’Économie de l’Innovation et des Exportations (devenu le MESI)
MERN	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles

MESI	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation
MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
MRC	Municipalité régionale de comté
MSP	Ministère de la Sécurité publique
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
MTQ	Ministère des Transports du Québec (devenu le MTMDET)
OMHL	Office municipal de l'habitation de Laval
OMS	Organisation mondiale de la Santé
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
REM	Réseau express métropolitain *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*
RLRQ	Recueil des lois et des règlements du Québec
RMR	Région métropolitaine de recensement
ROCAL	Réseau des organismes culturels et des artistes lavallois
RUI	Revitalisation urbaine intégrée
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SHQ	Société d'habitation du Québec
SLR	Système léger sur rail *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TOD	Aménagement axé sur le transport collectif (*Transit oriented development*)
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
UPA	Union des producteurs agricoles
ZAEP	Zone d'aménagement écologique particulière



MISE EN CONTEXTE

1. MISE EN CONTEXTE

Au printemps 2015, la Ville de Laval a dévoilé sa vision stratégique intitulée *Urbaine de nature, Laval 2035*[1]. Premier jalon de la démarche « Repensons Laval » et fruit de plusieurs consultations auprès de la population, la vision stratégique exprime une volonté commune de développer Laval en harmonie avec ses milieux de vie urbains et agricoles tout en préservant la nature. Cette vision, dont l'horizon est de 20 ans, orientera les priorités d'action de la Ville pour les prochaines années.

En concordance avec cette vision stratégique, et dans la poursuite de la démarche Repensons Laval, décrite à la section 1.2, la Ville a entrepris la révision de son schéma d'aménagement et de développement.

Rappelons que l'entrée en vigueur du dernier schéma d'aménagement de Laval remonte à 1990. Le contenu de celui-ci ne répond plus aux orientations gouvernementales et aux grandes tendances en matière d'aménagement du territoire, ni aux aspirations de la population lavalloise quant au développement et à la planification du territoire.

La révision du schéma d'aménagement est également rendue nécessaire par l'entrée en vigueur, le 12 mars 2012, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)[2] de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et par l'obligation d'assurer la concordance entre ces deux documents de planification, comme le stipule l'article 58.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1). En conséquence, le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) devra obtenir la confirmation, avant son entrée en vigueur, d'une double conformité : celle liée au PMAD de la CMM et celle liée au respect des orientations gouvernementales (voir la section 1.3).

L'exercice de révision du schéma d'aménagement est une occasion de revoir les choix effectués dans le passé, de s'adapter aux nouvelles réalités qui conditionnent l'organisation du territoire et de s'inscrire dans une perspective de développement durable du territoire. Il s'agit de planifier un développement qui réponde aux besoins actuels sans compromettre la capacité de répondre aux besoins futurs ; qui considère l'environnement, la société, l'économie et la culture comme un tout ; qui assure un équilibre entre les besoins de la population et l'utilisation des ressources ; et qui repose sur la participation et l'engagement de tous dans la réflexion et l'action.

Qu'est-ce qu'un schéma d'aménagement ?

Le schéma d'aménagement est un document d'orientation qui s'appuie sur une vision stratégique à long terme du développement du territoire et dont la mise en œuvre implique un ensemble d'interventions structurantes en matière d'aménagement et de développement du territoire.

Le contenu obligatoire d'un schéma

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) prévoit le contenu obligatoire d'un schéma d'aménagement :

- les grandes orientations d'aménagement du territoire ;
- les grandes affectations du territoire ;
- le périmètre d'urbanisation ;
- les zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique (inondation, érosion, glissement de terrain, etc.) ou de protection environnementale des rives, du littoral et des plaines inondables ;

---

[1] VILLE DE LAVAL, *Urbaine de nature*. « Laval 2035 » *Vision stratégique*, 2015, 24 p.

[2] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 2012, 217 p.

- les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité et de santé publiques ou de bien-être général ;
- les parties du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique et nécessitant des mesures particulières de protection et de mise en valeur ;
- l'organisation du transport terrestre ;
- la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants et leur localisation.

Le schéma d'aménagement doit également comprendre un document complémentaire établissant les règles qui devront être intégrées aux règlements d'urbanisme (normes minimales de lotissement, dispositions relatives à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables, normes en matière de plantation et d'abattage d'arbres, etc.).

Le schéma d'aménagement doit finalement être accompagné d'un document indiquant les coûts approximatifs des infrastructures et des équipements proposés, d'un plan d'action indiquant les étapes de mise en œuvre du schéma d'aménagement, les partenaires associés et les moyens prévus pour favoriser la coordination de leurs activités, ainsi que d'un document précisant les modalités et les conclusions de la consultation publique, incluant les motifs d'accord et, le cas échéant, de désaccord exprimés par les personnes et les organismes consultés.

De plus, bien que la Loi n'en fasse pas mention, un schéma d'aménagement comprend généralement un concept d'organisation spatiale qui illustre de façon sommaire les principales orientations et stratégies d'aménagement proposées ainsi que les composantes territoriales jouant un rôle structurant sur l'aménagement du territoire.

1.1 LAVAL, UNE ÎLE, UNE VILLE

Laval est à la fois une région administrative et une ville. Malgré qu'elle ne soit pas une MRC, elle exerce certaines compétences habituellement attribuées à une MRC dans le cadre de certaines lois, dont la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1). C'est pourquoi elle a l'obligation de maintenir en vigueur un schéma d'aménagement applicable à l'ensemble de son territoire, toutefois sans avoir à se doter d'un plan d'urbanisme.

1.1.1 POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE

Territoire insulaire du sud du Québec, Laval est bordée par les régions administratives de Montréal, de Lanaudière et des Laurentides. Son territoire, situé au nord-ouest de l'île de Montréal, est délimité par la rivière des Prairies, la rivière des Mille Îles et le lac des Deux Montagnes. Il est composé de l'île Jésus et d'une centaine d'îles et îlots sur les deux rivières. Sa liaison avec la métropole québécoise est assurée par sept (7) ponts ainsi qu'un traversier. L'île Jésus est également connectée par des ponts aux municipalités voisines de la Couronne nord que sont Terrebonne, Bois-des-Filion, Rosemère, Boisbriand et Saint-Eustache.

Enfin, Laval constitue l'un des cinq (5) secteurs de la CMM, dont elle est une ville centrale tant sur le plan géographique que démographique et économique. Constituée en juin 2000 à la suite de l'adoption de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (RLRQ, c. C-37.01), la CMM est un organisme dont les compétences en matière de planification, de coordination et de financement s'étendent à 82 municipalités de la région montréalaise, dont la ville de Laval. Celle-ci doit donc veiller à ce que sa planification territoriale soit en conformité avec les objectifs métropolitains.

Carte 1-1: Les secteurs géographiques de la CMM



Source : Communauté métropolitaine de Montréal, 2016.

1.1.2 HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Déjà habitée par les populations autochtones il y a 4 000 ans, l'île est redécouverte en 1535 par Jacques Cartier. On lui donnera le nom d'île Jésus à la suite de sa concession aux Jésuites en 1636. En 1675, elle est cédée à Mgr François Montmorency de Laval, premier évêque de la Nouvelle-France, qui lui laissera plus tard son nom. Une nouvelle concession en 1680, au Séminaire de Québec, constitue le début d'un aménagement agricole soutenu grâce à la construction de chemins et de moulins. Cette vocation agricole, qui se développe à partir de la pointe est de l'île, perdurera plus de deux siècles et vaudra au territoire le surnom de « jardin de Montréal ».

Le 18e siècle est marqué par la création des paroisses Saint-François-de-Sales, Sainte-Rose-de-Lima, Saint-Vincent-de-Paul et Saint-Martin. En 1855, des municipalités sont créées à partir de ces paroisses. Durant la seconde partie du 19e siècle, la paroisse et la municipalité de paroisse de Sainte-Dorothée ainsi que la municipalité de village de Sainte-Rose sont créées. Au début du 20e siècle, la ville de Laval-des-Rapides, la municipalité de village de L'Abord-à-Plouffe et la ville de Laval-sur-le-Lac sont à leur tour constituées. Des municipalités axées sur la villégiature sont également fondées autour des plages, comme le village de Plage-Laval ou encore la ville des Îles-Laval. L'organisation du territoire durant toute cette période a favorisé un développement polycentrique de l'île, autour de multiples noyaux villageois.

L'accroissement significatif de la population de l'île Jésus après la Seconde Guerre mondiale, jumelé à la modernisation de la construction résidentielle et des services ainsi qu'à la création de quartiers industriels, lance une nouvelle ère dans l'évolution du territoire : celle de la migration massive vers la banlieue, période prospère pour l'île Jésus. Ce changement majeur pousse la Commission d'étude sur les problèmes intermunicipaux de l'île Jésus (commission Sylvestre) à recommander la fusion des 14 municipalités qui composent alors l'île. À la suite d'une première fusion municipale (L'Abord-à-Plouffe, Renaud et Saint-Martin) en 1961, créant ainsi la cité de Chomedey, la fusion définitive de toutes les municipalités du territoire est décrétée le 6 août 1965. C'est ainsi qu'est fondée la ville unique de Laval. Déjà bien amorcé, l'essor du territoire lavallois se poursuit par une urbanisation croissante et le développement d'une économie dynamique. Depuis, les aspirations des Lavallois quant au développement de la ville ont évolué ; à présent, c'est en repensant Laval avec ses résidents que la Ville effectue ce nouvel exercice de planification.

Carte 1-2: Les 14 ex-municipalités de l'île de Laval

Source : Ville de Laval, 2016.

1.2 DÉMARCHE REPENSONS LAVAL

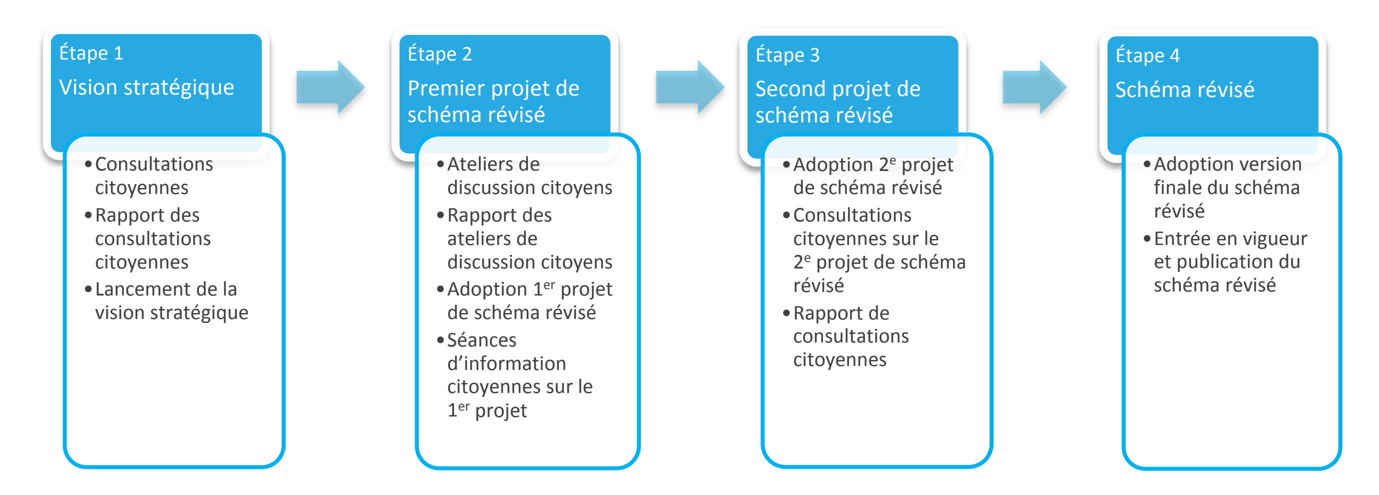
La révision du schéma d'aménagement doit se faire en concertation avec le milieu. En effet, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), la Ville est tenue de procéder à une assemblée de consultation publique à la suite de l'adoption du second projet de schéma d'aménagement.

Souhaitant aller plus loin et associer étroitement les citoyens à l'élaboration de ces documents, la Ville de Laval a mis sur pied un processus participatif rigoureux et novateur : la démarche Repensons Laval.

1.2.1 PROCESSUS DE RÉVISION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

En mars 2014, l'administration municipale annonçait son intention de reprendre le processus de révision de son schéma d'aménagement, qui avait été amorcé au tournant des années 2000. Elle a donc commencé les travaux visant à doter la Ville d'une vision stratégique mobilisatrice, dans le but d'identifier les principes et les valeurs qui guideraient le développement de Laval jusqu'en 2035. La démarche de consultation des Lavallois pour l'élaboration de cette vision stratégique est devenue la première étape de la révision du schéma d'aménagement. Les étapes suivantes sont, quant à elles, associées aux différentes versions du schéma d'aménagement prévues par la Loi : le premier projet, le second projet et la version finale du schéma d'aménagement.

La révision du schéma d'aménagement à l'intérieur de la démarche Repensons Laval se déploie de la façon suivante :



Pour accompagner la démarche d'élaboration de la vision stratégique et de la révision du schéma d'aménagement, la Ville a mis en ligne le site Internet www.repensonslaval.ca, qui regroupe de la documentation, un forum et une foire aux questions. Cette plateforme traduit la volonté de l'administration à tenir une discussion en continu avec la population.

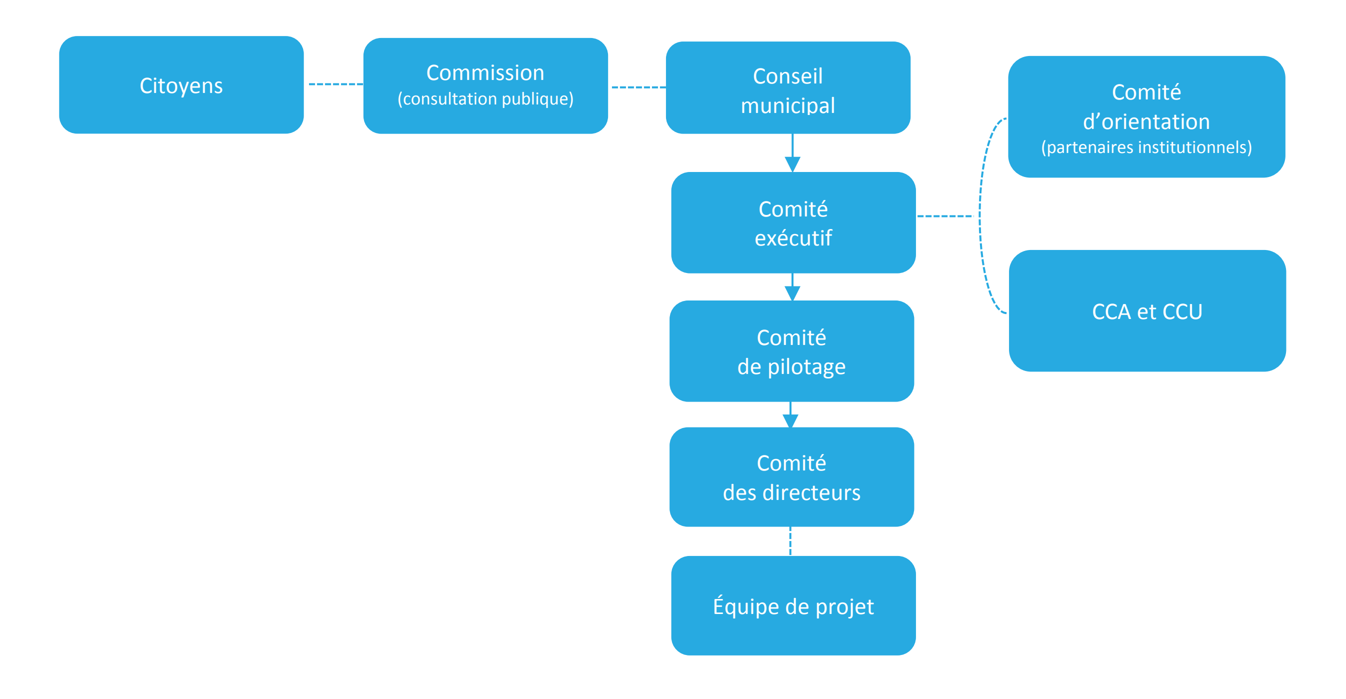
Pour l'élaboration de la vision stratégique et du premier projet de schéma d'aménagement révisé, plus de 2 200 citoyens, employés, entreprises et organismes communautaires ont préalablement été consultés sur leur niveau de satisfaction, les valeurs lavalloises et leur vision de Laval dans le futur. Plus de 425 personnes ont aussi répondu à des sondages (question du mois) portant sur la façon dont elles envisageaient leur ville dans les prochaines années, et plus de 1 000 citoyens de tous âges, partenaires, entreprises et organismes communautaires ont participé à des séances de consultation publique. Le maire, les conseillers municipaux, la direction et les employés de la Ville, des experts, de même que les grands partenaires publics, privés et institutionnels ont participé à des ateliers qui ont réuni plusieurs centaines de participants.

À la suite de l'adoption du premier projet du schéma d'aménagement révisé (adopté le 5 avril 2016), la Ville a tenu des activités d'information au cours des mois de mai et juin 2016, soit cinq soirées publiques d'information et six séances thématiques auprès de groupes et de partenaires ciblés. Ainsi, plus de 500 participants ont assisté à ces activités au cours desquelles la Ville a répondu aux questions et recueilli les commentaires pour bonifier le contenu du premier projet, en vue du second projet de schéma d'aménagement révisé. Cette vaste démarche de communication avait pour objectif de permettre à la population lavalloise de s'approprier le contenu de ce document stratégique de planification territoriale et ainsi, de favoriser une participation accrue aux consultations publiques exigées par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), qui ont été tenues aux mois d'avril et mai 2017 à la suite de l'adoption du second projet de schéma d'aménagement révisé (14 mars 2017). Ces consultations, auxquelles ont participé plus de 200 personnes, ont permis de recueillir les avis des citoyens, organismes et gens d'affaires lavallois et de bonifier la version finale du schéma d'aménagement (voir le rapport de consultation à l'annexe 14).

1.2.2 GOUVERNANCE

La gouvernance dans la réalisation de la révision du schéma d'aménagement a été assumée par le conseil municipal, le comité exécutif et différents comités composés de la direction générale et des directions des services municipaux. Le comité consultatif agricole (CCA), le comité consultatif d'urbanisme (CCU) et les différents partenaires institutionnels (comité d'orientation) sont également parties prenantes du processus de révision du schéma d'aménagement, au même titre que la population lavalloise.

Le processus s'est appuyé sur une panoplie de mécanismes de collaboration et de participation, internes et externes à la Ville, afin de rejoindre tous ces groupes, comme détaillé ici-bas :



La Commission sur la révision du schéma d'aménagement et développement de Laval

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), l'assemblée publique de consultation prévue à la suite de l'adoption du second projet de schéma d'aménagement doit être présidée par une commission composée de membres élus. Souhaitant entendre les citoyens en amont de l'élaboration du schéma d'aménagement, la Ville a mis sur pied cette commission dès le printemps 2015. Celle-ci est composée des membres suivants :

- M. Marc Demers, maire de la Ville de Laval ;
- Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier, conseillère municipale, district 10 - Auteuil ;
- M. Vasilios Karidogiannis, conseiller municipal, district 13 - L'Abord-à-Plouffe ;
- Mme Aline Dib, conseillère municipale, district 15 - Saint-Martin ;
- Mme Virginie Dufour, conseillère municipale, district 21 - Sainte-Rose.

La Commission sur la révision du schéma d'aménagement et de développement de Laval a entendu les idées et les préoccupations exprimées lors des ateliers de discussion citoyens de juin 2015, des activités d'information qui ont eu lieu aux mois de mai et juin 2016 et de la consultation publique tenue aux mois d'avril et mai 2017. Elle a aussi pris acte de tous les mémoires déposés dans le cadre de cet exercice et formulé des recommandations.

1

1.3 CADRE DE PLANIFICATION

Puisque le schéma d'aménagement encadre l'aménagement et le développement du territoire de Laval, il doit tenir compte d'orientations, de plans, de documents et d'exercices de planification stratégique adoptés par d'autres paliers décisionnels. Outre la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), les principaux documents dictant le contenu minimal d'un schéma d'aménagement sont les orientations gouvernementales et, dans le cas de Laval, le PMAD de la CMM. Le gouvernement du Québec invite aussi les municipalités à tenir compte, lors de l'élaboration ou de la modification d'un schéma d'aménagement, des différents plans directeurs (parcs et espaces verts, cours d'eau et bassins versants, etc.).

D'autres documents de planification stratégique élaborés par la Ville de Laval ou par certains de ses partenaires ont également été pris en considération dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement.

1.3.1 ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES

Les orientations gouvernementales sont une composante importante du cadre instauré par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) pour l'aménagement du territoire au Québec. Elles constituent le principal véhicule des préoccupations du gouvernement et sont un outil d'échange entre ce dernier et le palier régional. Le présent schéma d'aménagement est établi en conformité avec les orientations gouvernementales tout en adaptant celles-ci aux particularités du territoire.

Le principal document d'orientations gouvernementales en aménagement du territoire a été publié en 1994 et a pour titre : *Pour un aménagement concerté du territoire*[3]. Il porte notamment sur la gestion de l'urbanisation, la mise en valeur intégrée des ressources, la prise en compte des risques d'origines anthropique et naturelle et des nuisances, et l'amélioration de la qualité de vie des milieux urbanisés. Ce document a été modifié au fil des ans par l'adoption d'autres documents portant sur la protection du territoire et des activités agricoles, le développement durable, l'énergie éolienne, etc.

À la suite de la création de la CMM en 2000, le gouvernement a également publié, en 2001, le document *Une vision d'action commune – Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*[4], qui comprend les orientations et les attentes particulières du gouvernement par rapport à la planification du territoire métropolitain. Ce document a été modifié en 2011 en vue de l'élaboration du PMAD et pour préciser certains thèmes.

Enfin, plusieurs lois provinciales touchant à l'aménagement du territoire, telles que la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2) et la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1), font partie elles aussi des orientations à considérer lors de l'élaboration du schéma d'aménagement.

---

[3] GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, 70 p.

[4] GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Une vision d'action commune – Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 2001, 143 p.

1.3.2 VISION STRATÉGIQUE DE LA CMM ET PMAD

Adoptée en 2003, la vision stratégique 2025 de la CMM, intitulée *Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable*[5], fait suite au document *Vision stratégique*, dont le tome 1, *Diagnostic et défis*[6], dressait le portrait du territoire métropolitain. La vision 2025 est basée sur les valeurs de la CMM que sont la prospérité économique, le respect de l'environnement et l'équité sociale. Elle constitue une ligne directrice guidant les actions de la CMM. Elle a d'ailleurs orienté le contenu du PMAD, tout comme elle inspire le schéma d'aménagement de Laval. Deuxième ville en importance de la CMM, Laval a participé à l'élaboration de cette vision et renouvelle son adhésion aux valeurs métropolitaines en inscrivant sa planification dans la représentation 2025 de la CMM.

Issu de cette vision stratégique, le premier PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal est entré en vigueur le 12 mars 2012. Il a pour objectif d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable, par le biais de trois leviers : l'aménagement, le transport et l'environnement. Les trois grandes orientations du PMAD sont les suivantes :

ORIENTATION 1 (VOLET AMÉNAGEMENT) : UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE DURABLES
• Le PMAD propose une gestion compacte de l'urbanisation, par l'orientation de 40 % des nouveaux ménages vers les points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant, dits quartiers TOD (« transit-oriented development »). Des seuils minimaux de densité à atteindre sont fixés dans ces aires comme à l'extérieur de celles-ci, afin de consolider le tissu existant, de rentabiliser les infrastructures et de contrer l'étalement urbain. Une consolidation de la zone agricole est également visée par un objectif de croissance de 6 % de la superficie des terres en culture. • Cette gestion plus responsable du territoire a pour but de créer des milieux de vie durables et de satisfaire les besoins de tous les types de ménages.
ORIENTATION 2 (VOLET TRANSPORT) : UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS
• Le PMAD fixe l'objectif d'augmenter la part modale du transport en commun aux heures de pointe et de lutter contre l'auto solo. Cette ambition s'accompagne d'un développement du réseau de transport collectif métropolitain, de l'optimisation du réseau routier en vue d'améliorer les conditions de déplacement des personnes et des marchandises, ainsi que de stratégies favorisant le développement du transport actif.
ORIENTATION 3 (VOLET ENVIRONNEMENT) : UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR
• Le PMAD appuie sa stratégie de mise en valeur sur la consolidation des milieux naturels. Il propose de mettre en place un réseau naturel reliant les principales composantes paysagères et patrimoniales du territoire que sont les cours d'eau et les grands espaces verts. Protégé et mis en valeur par une accessibilité accrue, l'ensemble du réseau naturel rattache aussi les usagers avec l'identité même du Grand Montréal.

De ces orientations découlent 15 objectifs et 33 critères d'aménagement. Le PMAD est également accompagné d'un plan d'action qui identifie les actions prioritaires pour la période 2012-2017 et permet un suivi périodique de sa mise en œuvre. Le schéma d'aménagement de Laval s'inscrit dans cette dynamique et participe à l'atteinte des orientations du PMAD de la CMM.

[5] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable. Vision 2025*, 2003, 20 p.

[6] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Vision stratégique, tome 1* : *diagnostic et défis*, 2002, 322 p.

1.3.3 VISION STRATÉGIQUE DE LAVAL

Lancée au printemps 2015, la vision stratégique *Urbaine de nature, Laval 2035* constitue le point de départ d'une planification à poursuivre, entre autres dans le plan stratégique 2016-2020 de la Ville, qui comprend des orientations, des objectifs, des stratégies sectorielles et des projets à réaliser. Déjà, dans le document détaillant la vision stratégique, la Ville annonce cinq (5) orientations préliminaires et une série d'objectifs, qui ont été considérées dans l'exercice de révision du schéma d'aménagement. Les principaux éléments de cette vision stratégique sont présentés à la section 3.1.

1.3.4 AUTRES DOCUMENTS CONSIDÉRÉS

D'autres documents de planification stratégique, élaborés par la Ville de Laval ou par ses partenaires, ont également été pris en considération, notamment :

- *La Politique culturelle de Laval* (2006) ;
- *La Politique familiale de Laval* (2007) ;
- *La Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Laval* (2009) ;
- *Laval 2031 – Une ville en mouvement – Plan de mobilité durable* (document de consultation de la Société de transport de Laval, 2011) ;
- *La Politique de l'urbanisme durable de Laval* (2011) ;
- *Le Plan de développement de l'accessibilité au transport en commun* (Société de transport de Laval, 2011) ;
- *La Politique de l'activité physique de Laval* (2012) ;
- *Le Plan de mobilité active de la Ville de Laval* (2013) ;
- *Le Plan quinquennal de développement de la région de Laval 2014-2019* (Conférence régionale des élus de Laval, 2014) ;
- *Le schéma révisé de couverture de risques incendie 2015-2019* (2015) ;
- *La Politique en sécurité civile de la Ville de Laval* (2016) ;
- *Le Plan de développement de la zone agricole de Laval* (2016) ;
- *Le Plan stratégique Laval 2020* (2016) ;
- *La Politique de l'arbre de Laval* (2016) ;
- *Le Plan d'adaptation aux changements climatiques de Laval* (2016).

1.4 GRANDES TENDANCES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le schéma d'aménagement s'inscrit dans un contexte qui dépasse les frontières de Laval : des changements de paradigmes bouleversent le visage des sociétés tant à l'échelle mondiale que locale et génèrent de nouvelles tendances qui doivent être prises en compte dans l'aménagement des villes de demain.

La société québécoise évolue ; elle doit s'adapter aux changements climatiques, s'ajuster à la nouvelle économie, faire face à la rareté des ressources territoriales, relever le défi de l'optimisation des infrastructures et composer avec les changements sociaux et culturels. Les principales tendances qui influencent et conditionnent l'aménagement du territoire à Laval comme à l'échelle du Québec, sont teintées par les piliers du développement durable :

TENDANCES SOCIODÉMOGRAPHIQUES
• Croissance de la population à proximité des grands centres urbains ; • Vieillissement de la population ; • Augmentation de la proportion des résidents issus de l'immigration ; • Diversification de la taille des ménages ; • Augmentation de l'écart entre les segments favorisés et défavorisés de la population.
TENDANCES ÉCONOMIQUES
• Tertiarisation de l'économie ; • Dévitalisation des parcs industriels traditionnels à la suite du déclin des entreprises de fabrication ; • Expansion de l'économie des services et du savoir ; • Virtualisation des espaces économiques ; • Accroissement de l'intérêt pour l'économie sociale ; • Augmentation de l'importance et du rôle des villes dans l'économie mondiale ; • Croissance de l'utilisation des technologies et de leurs effets sur l'économie et les modes de vie ; • Mixité des fonctions dans le développement des villes (« Live, work and play»).
TENDANCES ENVIRONNEMENTALES
• Croissance de l'importance des changements climatiques ; • Fragilisation et diminution des milieux naturels, particulièrement dans les secteurs urbanisés ; • Augmentation des émissions de gaz à effet de serre, particulièrement celles liées au transport ; • Diminution de la qualité de l'air.
TENDANCES CITOYENNES ET CULTURELLES
• Individualisation des modes de vie ; • Diversification culturelle ; • Apparition d'une appartenance et d'une identité basées sur des groupes sociaux et d'intérêt ; • Croissance de l'implication citoyenne ; • Augmentation de l'intégration de la culture dans l'espace public ; • Croissance de l'intérêt pour la nature, sa protection et sa mise en valeur.

En réponse à ces grandes tendances, l'aménagement du territoire s'adapte et propose de nouvelles façons de concevoir la ville : ville intelligente, ville durable, ville active, ville à échelle humaine, ville inclusive, etc. Le schéma d'aménagement de Laval a été élaboré dans cet esprit et en fonction de ces tendances, lesquelles se regroupent autour d'un aménagement équilibré du territoire, basé sur le développement durable.

1.5 VALEURS PORTEUSES

En plus des grandes tendances qui ont guidé l'élaboration du schéma d'aménagement, ce dernier s'appuie sur les valeurs porteuses de la Ville. Ces valeurs, dégagées par consensus avec les citoyens dans le cadre de l'élaboration de la vision stratégique Laval 2035, constituent la trame de fond du schéma d'aménagement.

FAMILLE
Laval accorde une place de premier plan à la famille. Elle met les besoins et le mieux-être de tous au cœur de ses priorités.
ACCESSIBILITÉ
Laval valorise, à la grandeur de son territoire, l'accessibilité de l'ensemble des services et des installations, afin de favoriser l'autonomie, la mobilité et la participation à la vie sociale de tous ses citoyens.
BIEN-ÊTRE
Laval souhaite offrir une qualité de vie optimale à ses citoyens, en favorisant de saines habitudes de vie, l'épanouissement de la personne et l'essor de la communauté dans un environnement sécuritaire.
OUVERTURE
Laval se veut accueillante, ouverte, respectueuse de tous et soucieuse de l'inclusion de ses citoyens dans le développement de la ville.
VITALITÉ
Laval assume son leadership en matière d'innovation, de développement économique et de création d'emplois. Elle stimule la vitalité du milieu communautaire, culturel et sportif avec ses partenaires.
RESPONSABILITÉ
Laval adhère aux principes du développement durable et adopte une gestion écoresponsable, en agissant dans l'intérêt général de sa population. Elle axe sa gouvernance sur la transparence et l'intégrité[7].

[7] VILLE DE LAVAL, *Urbaine de nature.* « Laval 2035 », *Vision stratégique*, 2015, 17 p.

1.6 ORGANISATION DU SCHÉMA

Le schéma d'aménagement révisé se compose de huit chapitres, dont **le premier** constitue une mise en contexte.

Le chapitre 2 dresse un portrait diagnostic transversal du territoire, en se basant sur des faits et des statistiques ainsi que sur l'analyse physico-spatiale du territoire et les opinions et commentaires recueillis au cours des rencontres et des consultations auprès des citoyens, des partenaires et des organismes locaux. Le contexte socioéconomique y est exposé, ainsi que le cadre territorial, qui décrit l'organisation du transport et le portrait des déplacements, les milieux naturels et les contraintes à l'occupation du territoire, qu'elles soient d'origine naturelle ou anthropique. Le portrait se poursuit avec une description de l'occupation du sol, du tissu urbain et du patrimoine culturel de Laval.

Le chapitre 3 présente le parti d'aménagement en relation avec les constats et enjeux définis au portrait. Le parti est divisé en trois sections, soit la vision stratégique *Urbaine de nature, 2035*, le concept d'organisation spatiale qui traduit de façon schématique la vision de l'organisation physique du territoire à l'horizon 2031 ainsi que les grandes orientations, les objectifs et les actions qui guideront la planification du territoire au cours des prochaines décennies.

Le chapitre 4 énonce comment la Ville entend occuper son territoire. Pour ce faire, il fixe les grandes affectations du territoire, les seuils minimaux de densité résidentielle ainsi que les hauteurs maximales prescrites pour les différentes parties du territoire.

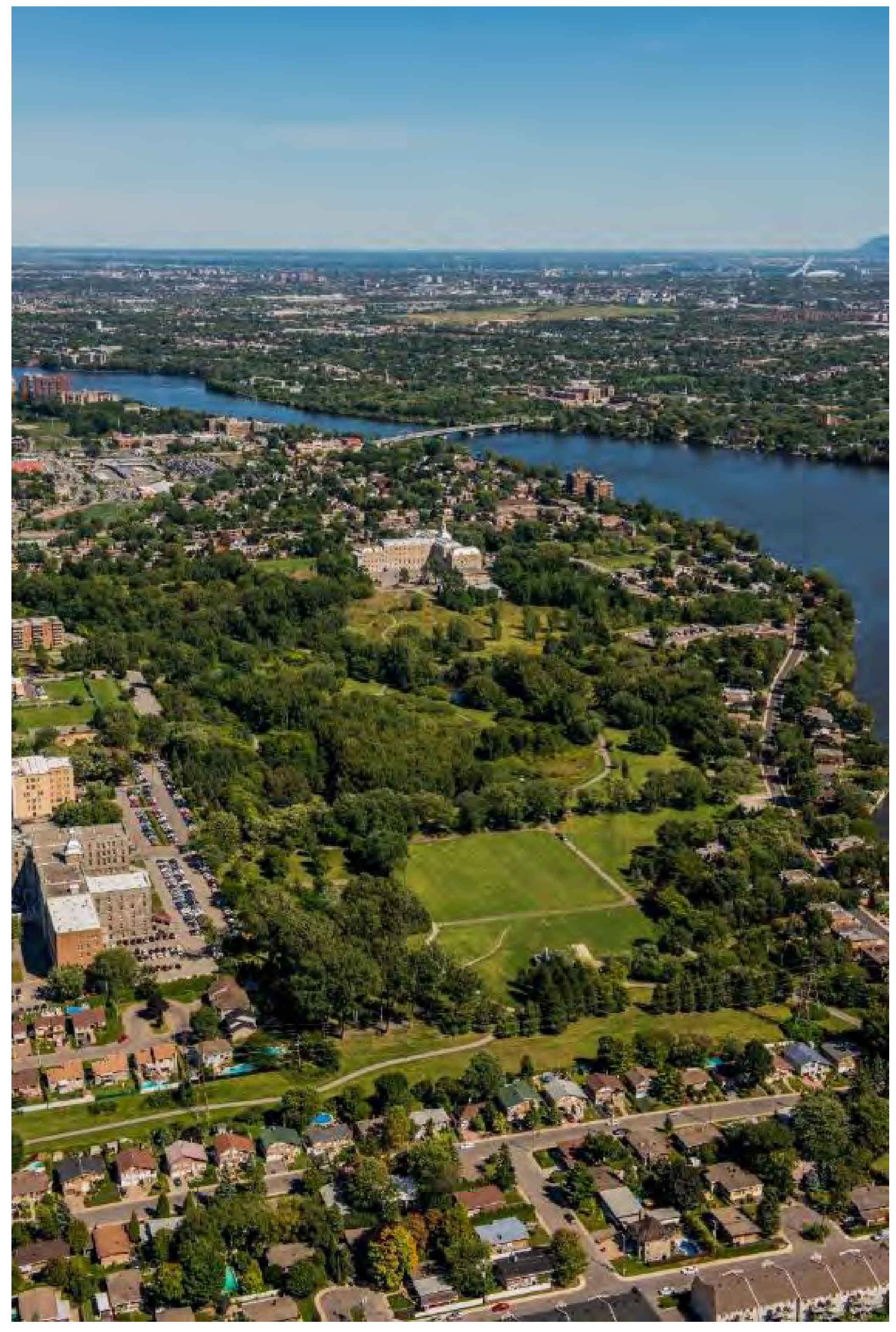
Le chapitre 5 détaille les stratégies de gestion du territoire qui encadreront le développement à l'horizon 2031. Il établit notamment les priorités dans les différents secteurs stratégiques de développement et de redéveloppement et identifie les secteurs susceptibles de faire l'objet d'une planification détaillée, avec pour objectif la protection et la dynamisation du territoire agricole, des milieux naturels, des lieux d'intérêt et du patrimoine culturel. La protection, la mise en valeur et l'amélioration des paysages lavallois, la cohabitation avec l'activité minière et la gestion des équipements et infrastructures de transport d'énergie, de télécommunication et ferroviaires ainsi que des équipements publics, de santé et d'éducation sont également abordées.

Le chapitre 6 expose le programme de mise en œuvre. Il comporte une section précisant les objectifs de la révision des règlements d'urbanisme qui suivra l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé et comprend également un plan d'action. La Ville annonce également son intention de mettre en place un programme de monitorage suivant l'entrée en vigueur du schéma afin de mesurer et d'évaluer l'évolution des progrès réalisés. Ce chapitre comporte également une section sur la participation citoyenne et ses valeurs porteuses.

Le chapitre 7 constitue le document complémentaire. Il regroupe les dispositions minimales qui devront obligatoirement être intégrées dans la réglementation d'urbanisme.

Le chapitre 8 contient les annexes, dont le rapport de la consultation publique tenue sur le second projet de schéma d'aménagement et de développement révisé.

Enfin, dans l'ensemble du document, les chiffres de certains tableaux ayant été arrondis, les sommes peuvent ne pas correspondre aux totaux indiqués.



Parc-des-Prairies, Laval-des-Rapides



PORTRAIT DU TERRITOIRE

2. PORTRAIT DU TERRITOIRE

Le schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval pose les bases de la planification urbaine pour les prochaines décennies. Pour être pertinente, celle-ci doit être adaptée au territoire, répondre aux besoins d'aujourd'hui et prévoir un cadre d'aménagement adéquat pour satisfaire aux besoins soulevés par les enjeux futurs.

Avant toute ébauche de planification, il est donc primordial d'acquérir une connaissance exhaustive du territoire en prenant en compte les données factuelles et statistiques disponibles, mais également les opinions et commentaires exprimés par les diverses parties prenantes lors des consultations citoyennes et des ateliers de travail menés en amont de l'élaboration du schéma d'aménagement.

Le présent chapitre dresse un portrait du Laval d'aujourd'hui et fait une lecture diagnostique transversale, en répondant notamment aux questions suivantes :

- Qui habite Laval ?
- Quels éléments structurent le territoire ?
- Où sont les milieux naturels d'intérêt ?
- Quelles contraintes grèvent le territoire ?
- Comment se caractérise le tissu urbain ?
- Quelle est l'occupation actuelle du territoire ?
- Où sont les terrains structurants à construire et à transformer ?
- Comment se caractérisent les fonctions du territoire ?
- Quels sont les éléments identitaires du territoire ?
- Quels sont les équipements d'utilités et de sécurité publiques, de santé et d'éducation que l'on retrouve sur le territoire lavallois ? Comment sont-ils distribués ? Répondent-ils aux besoins ?
- De la même manière, quels sont les équipements culturels, communautaires, de sports et de loisirs à Laval ? Où les trouve-t-on sur le territoire ? Et comment se caractérisent-ils ?

Pour permettre cette compréhension du territoire, le contenu du présent chapitre a été structuré en six sections, de manière à traiter successivement du passé et du présent, du territoire et de son organisation. Il s'amorce par une présentation des principales données socioéconomiques et brosse un portrait de la population, auquel s'ajoute celui de l'économie et de l'emploi, dans l'objectif de mieux montrer qui occupe ce dernier et à quelles fins. La section suivante porte sur le cadre territorial et décrit les principales caractéristiques du territoire lavallois. On y traite notamment de l'organisation du transport et du portrait des déplacements, des milieux naturels et des éléments qui posent des contraintes à l'occupation du territoire. La troisième section décrit les différentes fonctions qui occupent le territoire et dresse l'inventaire des équipements lavallois, de manière à mieux faire comprendre leur rôle et leur capacité de soutenir le fonctionnement de la collectivité. La quatrième section offre une description du tissu urbain qui caractérise le territoire, alors que la cinquième fait état du patrimoine culturel lavallois.

Enfin, la dernière section présente une synthèse des faits saillants de cette lecture diagnostique du territoire. Ce chapitre pose ainsi un regard sur le passé et le présent, pour mieux planifier l'avenir.

2

2.1 PRINCIPALES DONNÉES SOCIOÉCONOMIQUES

La population exerce une grande influence sur l'utilisation d'un territoire. On ne peut donc faire abstraction, lors de la planification de l'aménagement territorial, des caractéristiques sociodémographiques et socioéconomiques de la collectivité qui l'habite ou le fréquente, ou qui est susceptible de le faire dans un avenir rapproché.

En raison de son statut de grande ville du Québec et de région administrative, Laval doit être comparée aux agglomérations de Montréal et de Longueuil et aux régions administratives des Laurentides et de Lanaudière, avec lesquelles elle partage certaines caractéristiques. Son évaluation et son positionnement au sein de l'ensemble de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal doivent également être considérés dans le cadre de cette analyse. Enfin, la comparaison de Laval avec l'ensemble du Québec permettra de relever des phénomènes propres à la région métropolitaine de Montréal.

Le portrait sociodémographique s'appuie sur les données du recensement de la population et de l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) menés par Statistique Canada au printemps 2011. Le recensement contient des données sur la population (âge, sexe, etc.), les familles et les ménages (couples mariés avec ou sans enfants, familles monoparentales, nombre de personnes, etc.) et les langues. L'ENM visait à pallier l'abolition du questionnaire long du recensement. Elle contient des renseignements sur la citoyenneté, la mobilité, le revenu, le travail et la scolarité. Les données du recensement et de l'ENM sont ventilées à l'échelle des aires de diffusion, qui sont de petits secteurs composés d'un ou de plusieurs îlots urbains et qui regroupent de 400 à 700 personnes.

Pour mettre en lumière les différences sur le territoire et permettre la profondeur d'analyse nécessaire à la planification de l'aménagement territorial, le territoire lavallois a été découpé en 14 quartiers. La délimitation de ces secteurs d'analyse correspond aux territoires des 14 anciennes municipalités constituant la ville de Laval tels qu'illustrés sur la carte 1-2 du chapitre 1.

Les perspectives démographiques et les données migratoires, enfin, proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Selon le niveau géographique, les projections de la population et des ménages sont établies jusqu'à l'horizon 2031 ou 2036. Les données migratoires portent sur les migrations internationales, interprovinciales et internes du Québec, c'est-à-dire les déplacements résidentiels entre les pays, les provinces, les régions administratives du Québec ou les municipalités régionales de comté (MRC). Aux fins du présent exercice, l'horizon 2031 a été retenu, notamment pour harmoniser l'analyse des données.

2.1.1 PROFIL DE LA POPULATION

En 2016, Laval comptait une population estimée par l'ISQ à 425 225 résidents, soit 5,1 % de la population du Québec. Il s'agit d'une augmentation de 19 127 personnes (4,7 %) par rapport à 2011 où Laval comptait 406 098 résidents répartis dans 154 862 ménages[1] (voir le tableau 2-2).

De 1961 à 2011, la population lavalloise a augmenté au rythme moyen de 2,4 % par an. Durant la même période, la population du Québec s'est accrue de 0,8 % par an et celle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de

---

[1] Il existe une différence entre la population dénombrée dans le cadre des recensements de Statistique Canada et les estimations démographiques élaborées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Selon l'ISQ, « malgré l'excellente source d'information qu'il constitue, le recensement sous-estime légèrement la taille de la population et aucun de ses chiffres n'est corrigé. En 2011, le sous-dénombrement net était de l'ordre de 0,9 % en ce qui concerne le Québec et de 2,2 % quant à l'ensemble du Canada. Il varie selon les caractéristiques de la population et des ménages. Notamment, il est plus important chez les 20-34 ans et un peu plus prononcé chez les hommes que chez les femmes ». Les estimations démographiques de l'ISQ visent : 1) à corriger les résultats des recensements afin de tenir compte du sous-dénombrement net et des réserves indiennes partiellement dénombrées ; et 2) à fournir des données populationnelles entre deux recensements quinquennaux. Pour de plus amples renseignements : www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/cdmi.html

1,0 % par an. La performance lavalloise s'explique principalement par une forte croissance (83 %) survenue entre 1961 et 1971. De 1971 à 2011, le rythme annualisé moyen a été de 1,4 %.

Tableau 2-1 : Population recensée et projetée, CMM et ses cinq régions, 1961-2031

ANNÉE	LAVAL	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	COURONNE NORD	COURONNE SUD	COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
1961	124 741	1 747 700	143 005	102 614	122 215	2 240 275
1971	228 010	1 959 140	238 755	165 390	182 413	2 773 708
1981	268 335	1 760 122	334 936	261 299	257 517	2 882 209
1991	314 398	1 774 500	370 379	369 298	327 410	3 155 985
2001	343 005	1 812 720	371 934	444 649	386 148	3 358 456
2011	401 555*	1 886 480	399 095	550 065	471 850	3 709 045
2021**	462 961	2 074 145	440 972	632 757	538 222	4 149 057
2031**	511 795	2 188 795	471 425	699 778	588 000	4 459 793

* Population recensée en 2011. Voir explications à la note 1 de la page précédente.
** Population projetée.
Sources : Statistique Canada, Recensements de la population 2014 et Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions 2011-2061, 2014, 124 p.

2.1.1.1 PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET TAILLE DES MÉNAGES

Laval devrait poursuivre sa croissance au cours des prochaines années, selon des moyennes annuelles de 1,1 % et de 1,2 %. Les projections démographiques indiquent qu'en 2031 la ville devrait compter une population de 511 795 personnes réparties dans 199 323 ménages, soit 105 697 personnes et 44 461 ménages de plus qu'en 2011.

Comme indiqué au tableau 2-2, entre 2011 et 2031, Laval devrait connaître une croissance démographique de 26 %, avec une population passant de 406 098 personnes en 2011 à 511 795 personnes en 2031. Il s'agit du deuxième résultat par ordre d'importance parmi les régions comparables ; seule la région de Lanaudière pourrait connaître une augmentation supérieure, avec 26,2 %. La croissance de la population de la RMR de Montréal devrait être de 19 %, tandis que celle du Québec devrait être de 15 %.

D'ici 2031, la taille des ménages devrait diminuer du fait de l'augmentation légèrement plus rapide du nombre de ménages par rapport à la population. Ainsi, d'une moyenne de 2,62 personnes par ménage en 2011, Laval devrait passer à 2,57 en 2031. Le phénomène de la diminution de la taille des ménages est répandu au Québec et dans toutes les régions comparables. Il n'est pas attribuable uniquement à la baisse de la natalité ou à la mortalité : on observe également la formation de nouveaux ménages en raison du départ du foyer parental pour fonder son propre ménage, ou en raison d'une séparation conjugale. Malgré cette diminution anticipée de leur taille, les ménages lavallois sont et demeureront plus populeux que ceux des régions comparables.

Tableau 2-2 : Projections de la population et des ménages, Laval et régions comparables, 2011-2031

ANNÉE	LAVAL	MONTRÉAL (RMR)	LONGUEUIL (agglomération)	LANAUDIÈRE	LAURENTIDES	QUÉBEC (province)
Population						
2011	**406 098**	3 885 804	403 342	476 937	566 683	8 007 656
2016	**435 235**	4 106 590	423 591	509 774	602 310	8 357 630
2021	**462 961**	4 298 290	440 972	544 185	637 936	8 677 760
2026	**488 927**	4 473 116	457 283	575 964	671 548	8 967 165
2031	**511 795**	4 625 900	471 425	601 806	700 011	9 205 587
Ménages						
2011	**154 862**	1 620 673	169 632	191 184	233 350	3 408 424
2016	**167 930**	1 732 350	181 209	208 657	254 689	3 609 298
2021	**179 798**	1 822 953	190 435	224 996	273 897	3 773 386
2026	**190 018**	1 897 563	197 830	238 221	289 632	3 901 919
2031	**199 323**	1 966 393	204 250	249 343	302 839	4 013 495
Personnes par ménage						
2011	**2,62**	2,40	2,38	2,49	2,43	2,35
2016	**2,59**	2,37	2,34	2,44	2,36	2,32
2021	**2,57**	2,36	2,32	2,42	2,33	2,30
2026	**2,57**	2,36	2,31	2,42	2,32	2,30
2031	**2,57**	2,35	2,31	2,41	2,31	2,29

Sources : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061,* 124 p., et *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014, 15 p.

2.1.1.2 COMPOSITION DE LA POPULATION

La composition de la population par groupe d'âge est habituellement présentée dans une pyramide des âges. La figure 2-1 présente la structure par âge de la population lavalloise comparée à celles de la RMR de Montréal et du Québec.

Figure 2-1 : Pyramides des âges, Québec, RMR de Montréal et Laval, 2011

Source : Statistique Canada, *Recensement de la population 2011*.

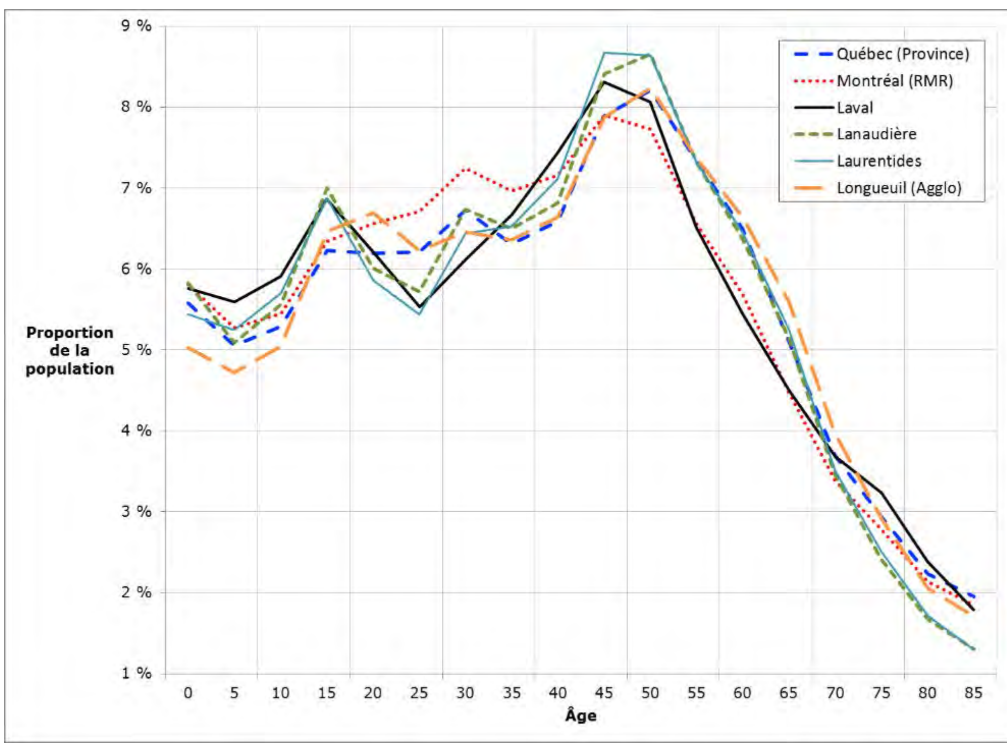
Pour avoir un portrait clair de l'ensemble des régions comparables, il convient de représenter la composition des populations sans distinction de genre, tel qu'illustré à la figure 2-2.





Les jeunes, une richesse lavalloise

Figure 2-2 : Structures des âges comparées, Laval et régions comparables, 2011



Source : Statistique Canada, *Recensement de la population 2011*.

L'étude des données illustrées aux figures 2-1 et 2-2 permet de dresser les constats suivants sur la population lavalloise :

- les jeunes de 5 à 14 ans sont plus présents que dans les régions comparables ;
- la proportion des 20 à 24 ans est fidèle à la moyenne québécoise, alors que ce groupe d'âge est surreprésenté dans la RMR de Montréal et l'agglomération de Longueuil ;
- le groupe des 25 à 34 ans est particulièrement sous-représenté à Laval. L'agglomération de Longueuil compte une proportion d'individus de 25 à 34 ans moindre que celle de la RMR, mais comparable à la moyenne québécoise ;
- les 35 à 49 ans sont plus présents à Laval que dans la population québécoise en général ;
- les 50 à 69 ans sont sous-représentés à Laval, alors que les régions comparables suivent la moyenne québécoise ;
- enfin, les gens de 70 à 84 ans sont plus présents à Laval que dans les régions comparables étudiées.

Le phénomène de la sous-représentation des 20 à 34 ans et des 50 à 69 ans sera abordé plus loin, dans la section 2.1.1.7 sur la migration régionale.

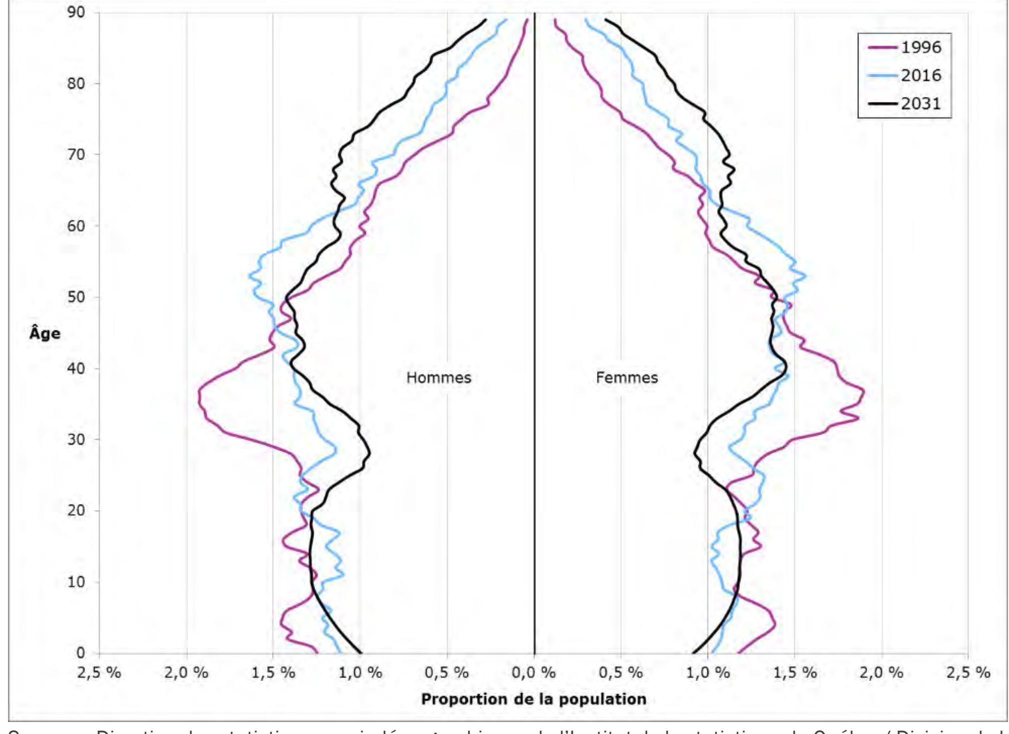
2.1.1.3 Projections de la composition de la population

La composition de la population lavalloise est en transformation. La figure 2-3 présente la superposition des pyramides des âges de la population lavalloise en 1996 et aux horizons 2016 et 2031. Ces pyramides montrent la proportion de chaque groupe d'âge dans la population totale, ce qui permet de faire abstraction de la croissance démographique pour n'observer que la composition de la société.

En 1996, les trentenaires constituaient le groupe démographique le plus important à Laval. Pour 2016, les projections laissent entrevoir une composition plus homogène, où chaque groupe d'âge compris entre 0 et 60 ans compte pour un même poids dans la composition de la société (± 2,4 %, hommes et femmes confondus). Enfin, en 2031, la population

lavalloise devrait être marquée par une légère dominance des groupes des 10 à 20 ans et des 40 à 60 ans. Les personnes de 65 à 80 ans devraient également représenter une part plus importante de la société.

Figure 2-3 : Pyramides des âges, Laval, 1996, 2016, 2031



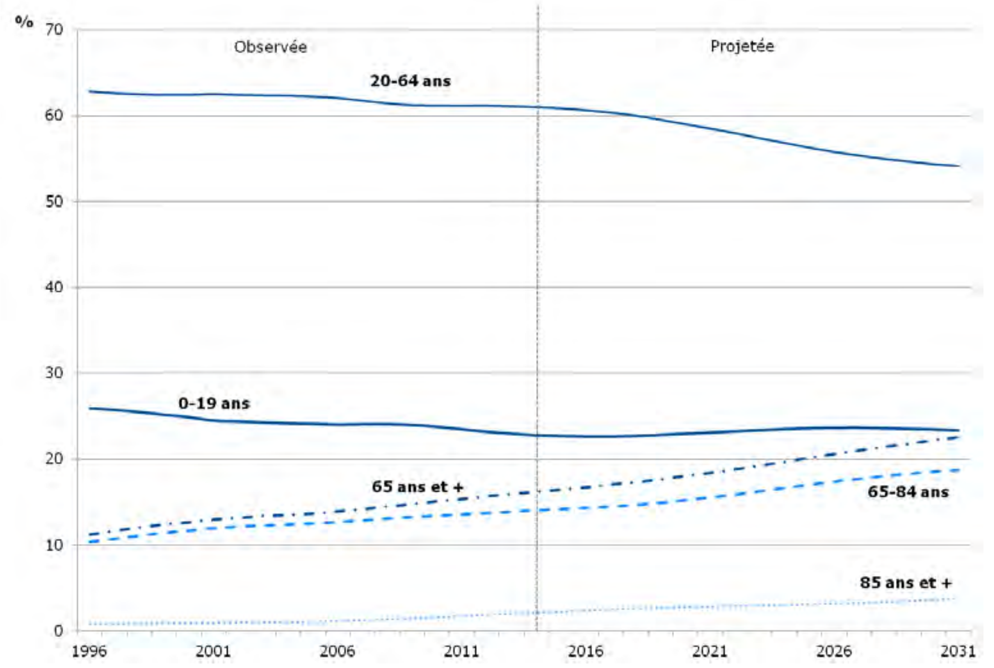
Sources : Direction des statistiques sociodémographiques de l'Institut de la statistique du Québec/ Division de la démographie de Statistique Canada/ Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014, 15 p.

Par ailleurs, l'étude des pyramides des âges traditionnelles, basées sur le nombre d'individus dans chaque groupe d'âge (non illustrées ici), révèle qu'entre 1996 et 2031 tous les groupes d'âge devraient connaître une croissance de leurs effectifs, à l'exception de celui des 30 à 34 ans, qui devrait plutôt décroître, passant de 29 260 à 26 337 individus.

2.1.1.4 ÉVOLUTION DES GRANDS GROUPES D'ÂGE

Le nombre d'individus dans les différents groupes d'âge augmentera, mais le poids proportionnel de chacun des groupes changera d'ici 2031. Le groupe des 0-19 ans, qui représente actuellement 23 % de la population lavalloise, est appelé à se maintenir. Le groupe des 20-64 ans verra sa part diminuer de 61 % à 54,1 %, tandis que celle du groupe des 65 ans et plus augmentera, pour passer d'un peu plus de 15 % à 22,5 %, tel qu'illustré à la figure 2-4.

Figure 2-4 : Proportions des grands groupes d'âge, Laval, 1996-2031



Sources : Direction des statistiques sociodémographiques de l'Institut de la statistique du Québec ; Division de la démographie de Statistique Canada ; et Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036, 2014, 15 p.

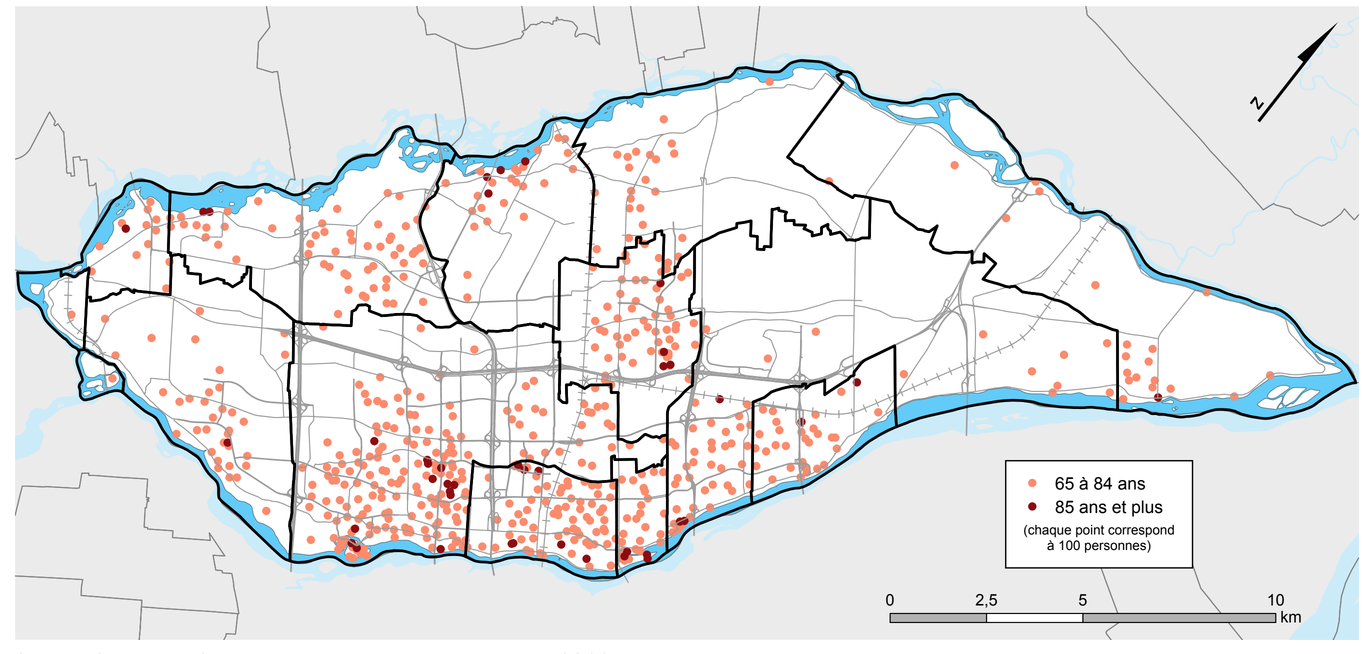
Le phénomène du vieillissement de la population n'affectera pas tous les quartiers de la même façon. En effet, comme l'illustre la carte 2-1, les Lavallois de 85 ans et plus se retrouvent principalement dans les quartiers centraux comme Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Chomedey. Il en est de même pour les résidents de 65 à 84 ans, qui se retrouvent également dans le quartier Vimont et la portion sud-ouest de Duvernay.





Une plus grande proportion de personnes âgées

Carte 2-1 : Répartition des personnes âgées de 65-84 ans et de 85 ans et plus, 2011



Source : Statistique Canada, *Recensement de la population 2011.*

2.1.1.5 REVENU

En 2010, le revenu médian des ménages lavallois était de 60 952 $. Il était supérieur à celui des ménages québécois ou de la RMR de Montréal, dont le revenu médian s'établissait respectivement à 51 842 $ et à 53 024 $.

Au-delà de ce positionnement, il demeure que plusieurs Lavallois vivent avec un revenu s'établissant sous le seuil de faible revenu[2]. Cette réalité concerne plus particulièrement les quartiers centraux, c'est-à-dire Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Chomedey, où dans certaines aires de diffusion plus de 30 % de la population vivent avec un faible revenu.

La faiblesse des revenus varie également selon l'âge des individus. Ainsi, comme l'illustre la carte 2-2, dans le quartier Laval-Ouest et dans la portion ouest du quartier Fabreville, la proportion de personnes à faible revenu est de 10 % dans la population en général, mais de 19 % chez les 65 ans et plus. Dans plusieurs secteurs du quartier Chomedey, plus du quart des personnes de 65 ans et plus vivent avec un faible revenu.

---

[2] Pour un ménage d'une seule personne, la mesure de faible revenu après impôt est de 19 460 $. Pour les ménages plus nombreux, on majore ce montant en le multipliant par la racine carrée du nombre de personnes.

Carte 2-2 : Répartition des ménages à faible revenu, 2011

Moins de 5%
5 à 10%
10 à 20%
20% à 30%
30% à 70%
0 2,5 5 10 km

Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages, 2011*.

2.1.1.6 Niveau de scolarité

L'étude du niveau de scolarité de la population de 15 ans et plus révèle que les Lavallois présentent un profil de diplomation très similaire à ceux de la RMR de Montréal et de l'ensemble du Québec.

De plus, peu de différences existent entre les différents secteurs lavallois. La proportion des personnes de 15 ans et plus détenant un certificat, un diplôme ou un grade postsecondaire varie entre 50 et 65 %, comparativement à 23 % pour les personnes ne détenant pas de diplôme postsecondaire pour l'ensemble du territoire lavallois.

La similarité entre les profils des secteurs d'analyse sur le plan de la scolarité contraste toutefois avec les profils liés aux revenus, qui ont été abordés précédemment. La proportion plus élevée de ménages à faible revenu dans les quartiers centraux ne semble pas directement reliée à une carence au plan de la scolarisation. D'autres facteurs pourraient intervenir, comme l'âge des personnes, le statut socioéconomique (ex. : encore aux études, à la retraite), ou encore des difficultés quant à la reconnaissance des diplômes chez les personnes immigrantes. Des analyses plus poussées pourraient sans doute fournir des réponses à ce phénomène qui reste à documenter.

2.1.1.7 Migration régionale

En plus des naissances et des décès, la démographie de Laval est influencée par le nombre de personnes qui viennent s'y établir en provenance d'autres régions du Québec ou qui la quittent pour aller vivre ailleurs : c'est la migration régionale.

Pour saisir et comparer l'ampleur des mouvements de population entre les régions du Québec, il convient d'étudier le taux net de migration interrégionale. Pour obtenir le taux net de migration d'une région, on divise le solde migratoire (les arrivées moins les départs) à la fin de l'année par la population qui y habitait en début d'année. Ainsi, le gain ou la perte de 100 individus n'aura pas la même importance selon qu'une région compte 1 000 ou 100 000 résidents. Ce taux permet donc de savoir si une région attire ou perd beaucoup de résidents compte tenu de la taille de sa population.

Au Québec, les championnes de la migration interrégionale sont les régions des Laurentides et de Lanaudière (voir la figure 2-5). Au début des années 2000, Laval se classait au troisième rang, mais elle s'éloigne du peloton de tête depuis

quelques années. Les démographes ont constaté une diminution généralisée de la mobilité de la population québécoise au cours des dernières années. Il demeure qu'en 2013-2014, avec un taux net de 0,18 %, Laval se classait au huitième rang au Québec. Cette baisse est attribuable à la diminution du nombre d'entrants en provenance de Montréal, la seule région avec laquelle Laval affiche un solde migratoire positif.

Figure 2-5 : Taux nets de migration interne, Lanaudière, Laurentides, Laval et agglomérations de Montréal et de Longueuil, 2001-2002 à 2013-2014

Source : Institut de la statistique du Québec, *Fichier d'inscription des personnes assurées de la Régie de l'assurance maladie du Québec*, 10 mars 2015.

Au début des années 2000, Laval attirait davantage de Québécois qu'elle n'en perdait, sauf chez ceux âgés entre 55 et 69 ans. En 2013-2014, la situation était toujours la même pour ce segment de la population.

La situation migratoire a toutefois considérablement changé chez les vingtenaires. Alors qu'en 2001-2002 Laval obtenait des taux migratoires positifs chez les 20-24 ans et les 25-29 ans (0,5 % et 1,4 %), la tendance s'est inversée, et la ville perd aujourd'hui davantage de jeunes de ces groupes d'âge qu'elle n'en attire (-1,5 % et -1,3 % pour 2013-2014).

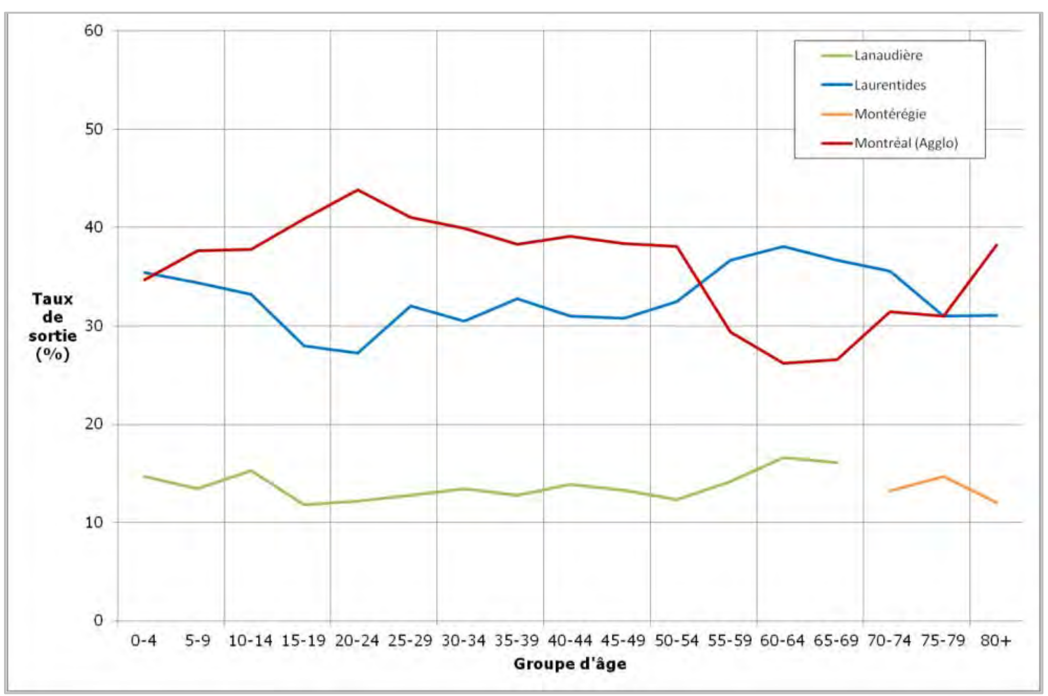
En comparaison, l'agglomération de Longueuil perd légèrement moins de 20-24 ans (-0,8 %), mais davantage de 25-29 ans (-2 %). Montréal attire particulièrement les 20-24 ans (2,6 %), mais perd les 25-29 ans (-0,6 %). Les régions des Laurentides et de Lanaudière perdent les jeunes dès le groupe des 15-19 ans (-0,2 % et -0,7 %), mais les attirent à partir de l'âge de 25 ans (1,5 % et 2 %).

En fait, Laval a toujours perdu des vingtenaires au profit des autres régions, mais elle en attirait davantage (essentiellement de Montréal) maintenant ainsi un solde positif. Au fil des dernières années cependant, si les départs se sont maintenus, les arrivées ont connu une diminution, entraînant ainsi un bilan négatif pour cette tranche de population. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce phénomène. La région de Montréal semble mieux retenir sa population, notamment grâce à la mise en place de différents programmes destinés aux jeunes familles. Elle serait également mieux positionnée pour offrir une vie urbaine, jeune et branchée, avec ses nombreux restaurants, bars, discothèques et lieux de diffusion culturelle accessibles sans voiture. Du côté lavallois, les informations disponibles tendent à indiquer que les jeunes vingtenaires quittent l'île Jésus pour étudier ou travailler à Montréal, où il y aurait plus de possibilités de formation et d'emploi. Le temps de déplacement Laval-Montréal pourrait expliquer ce choix. Enfin, les prix élevés des terrains et des maisons seraient également des obstacles pour ceux qui commencent leur vie professionnelle.

Chez les 50-69 ans, l'exode s'expliquerait par le désir de se rapprocher du lieu de travail (souvent à Montréal) pour réduire le temps et les coûts du navettage. La vie de quartier offerte à Montréal, avec la présence de commerces de proximité indépendants et d'événements accessibles sans voiture, serait également recherchée chez les membres de ce groupe d'âge. Enfin, plusieurs d'entre eux quittent également Laval pour la campagne, afin de profiter de la nature et d'une plus grande tranquillité.

Tous âges confondus, les Lavallois qui déménagent dans une autre région le font, quatre fois sur cinq, pour s'établir dans les régions limitrophes (île de Montréal, Laurentides, Lanaudière ou Montérégie). La figure 2-6 présente les trois destinations principales des Lavallois qui quittent l'île Jésus selon leur âge. Montréal est la destination d'environ 40 % des Lavallois de moins de 55 ans et d'au moins 25 % de ceux de 55 ans et plus. Les Laurentides sont la destination préférée des Lavallois de 55 à 74 ans, avec des taux de sortie variant entre 35 % et 38 %. Lanaudière attire entre 12 % et 17 % des Lavallois, tous âges confondus. Enfin, la Montérégie occupe la troisième place chez les Lavallois de 70 ans et plus. Ces patrons de migration ont peu changé depuis le début des années 2000, si ce n'est l'écart qui s'est creusé entre Montréal et les Laurentides.

Figure 2-6 : Répartition par groupe d'âge des sortants de Laval selon les trois principales régions de destination, 2013-2014



Source : Institut de la statistique du Québec, *Exploitation du Fichier d'inscription des personnes assurées de la Régie de l'assurance maladie du Québec*, 10 mars 2015.

Lorsqu'un résident de Laval quitte la ville pour les Laurentides, il ne le fait pas nécessairement pour aller vivre dans l'arrière-pays : les plus grandes pertes se font au profit de la MRC Thérèse-De Blainville, et ensuite de celles de Mirabel, de Deux-Montagnes et de la Rivière-du-Nord. Soulignons que Longueuil gagne autant de Lavallois que la MRC des Laurentides.

2.1.1.8 IMMIGRATION COMME SOURCE DE CROISSANCE

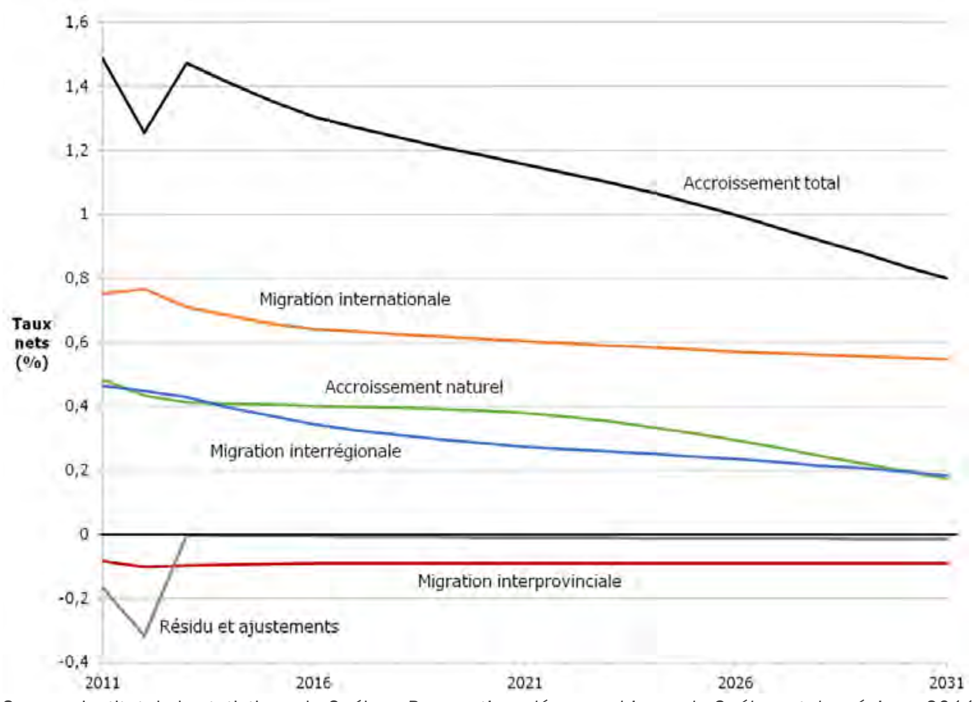
L'évolution de la taille d'une population relève de quatre composantes naturelles ou migratoires : l'accroissement naturel (les naissances moins les décès) et les migrations interrégionales (entre les régions du Québec), interprovinciales (entre les provinces canadiennes) et internationales (entre les pays).

En 2011, la croissance démographique lavalloise (1,5 %) s'expliquait par des taux nets positifs dans trois des quatre composantes (voir figure 2-7). Laval gagnait davantage de population qu'elle n'en perdait par des décès ou des déménagements dans les autres régions ou pays. Seule la composante interprovinciale affichait un taux négatif (-0,1 %) ; c'est donc dire qu'on comptait davantage de Lavallois allant vivre dans les autres provinces que de Canadiens hors Québec venant s'établir à Laval. Toutefois, compte tenu de sa faible ampleur, l'impact de cette composante sur la croissance démographique demeure marginal.

D'ici 2031, les projections démographiques laissent entrevoir une diminution des taux nets d'accroissement naturel et de migration interrégionale. Le solde négatif avec les autres provinces devrait demeurer stable.

Si le nombre d'immigrants reçus demeure au niveau d'aujourd'hui, le taux net de migration internationale devrait diminuer légèrement, du simple fait que la population lavalloise continuera à augmenter. Néanmoins, la composante internationale devrait compter pour une part de plus en plus importante dans la croissance démographique lavalloise. En d'autres termes, à l'horizon 2031, la population lavalloise croîtra davantage en raison de l'immigration internationale qu'à cause des naissances ou de l'arrivée de résidents d'autres régions du Québec.

Figure 2-7 : Taux nets de croissance selon les composantes démographiques projetées, Laval, 2011-2031



Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061*, 2014, 124 p.

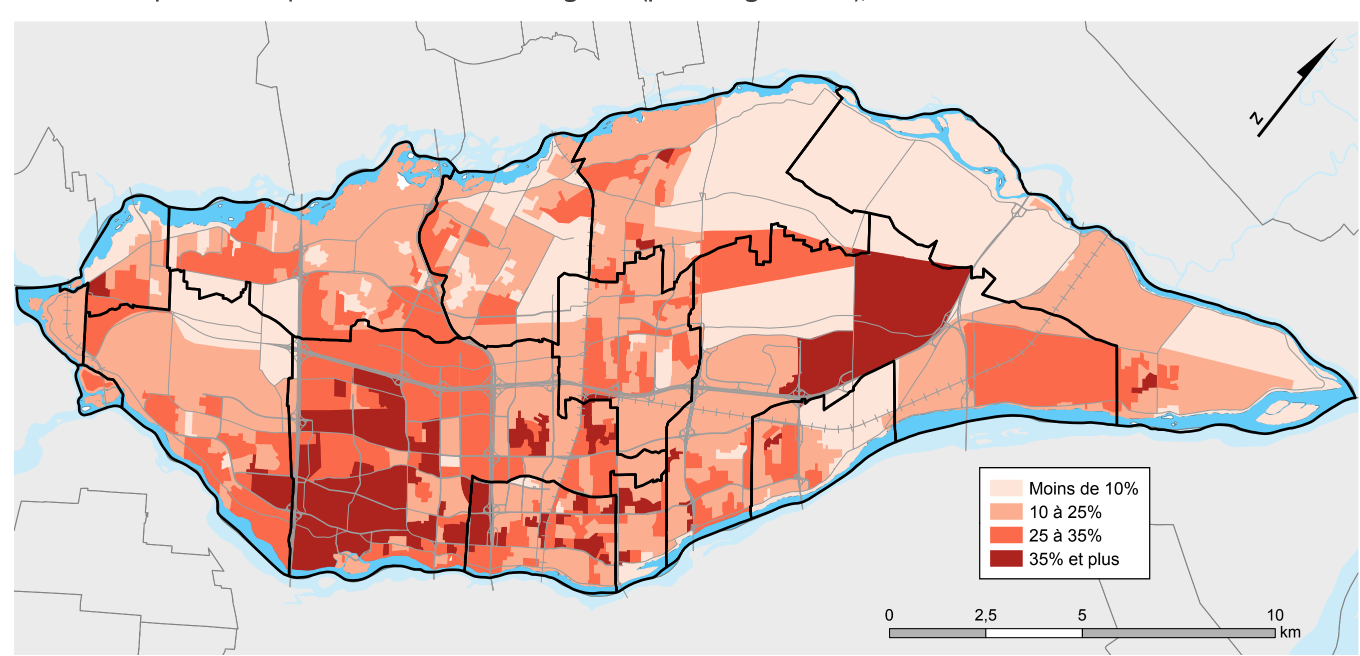
Par ailleurs, Laval consolide peu à peu son statut de lieu d'accueil pour la population née à l'étranger. En 2014-2015, environ 2 734 personnes, soit 6 % des immigrants internationaux arrivant au Québec, ont choisi de s'établir à Laval. Ce résultat est quasi identique à celui de la région de la Capitale-Nationale. Cette proportion est en hausse constante depuis 20 ans : en 1996, seulement 2,8 % des immigrants internationaux s'implantaient sur l'île Jésus. En 20 ans, Laval est ainsi passée du sixième au troisième rang des régions québécoises quant au nombre d'immigrants reçus annuellement.

2

Laval arrive également au deuxième rang des régions québécoises quant à la proportion de personnes immigrantes au sein de sa population. Montréal demeure la première région d'accueil, bien que sa position s'érode depuis 1996 : alors que la métropole accueillait à l'époque environ 72 % de tous les immigrants du Québec, elle en accueille aujourd'hui environ 66 %.

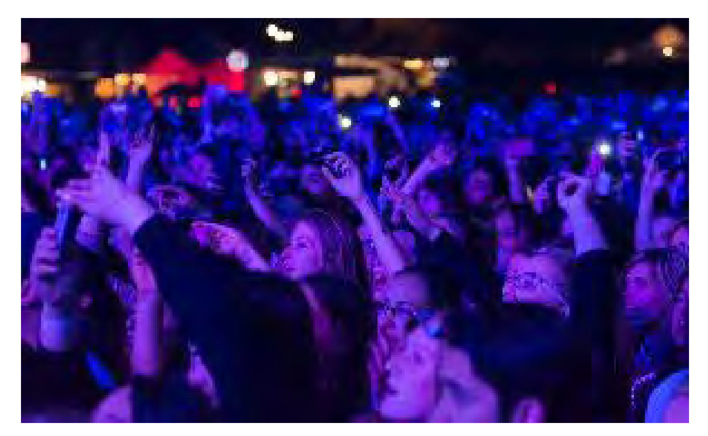
La carte 2-3 illustre la répartition des personnes issues de l'immigration de première génération, soit celles nées à l'étranger. Dans de nombreuses aires de diffusion des quartiers Chomedey et Laval-des-Rapides, plus de 35 % de la population est née à l'étranger. Ailleurs, cette proportion excède très fréquemment 10 %, voire 25 %.

Carte 2-3 : Répartition des personnes issues de l'immigration (première génération), 2011



Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages 2011*.





Une population diversifiée

2.1.2 PROFIL DE L'ÉCONOMIE ET DE L'EMPLOI

2.1.2.1 ÉCONOMIE LAVALLOISE

Alors qu'elle accueille 5,2 % de la population québécoise, Laval rapporte 4 % du produit intérieur brut (PIB) [3] nominal du Québec[4]. Malgré cela, la ville présente un niveau de développement économique supérieur à la moyenne québécoise.

Cette information est fournie par l'indice de développement économique créé par le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation (MESI), qui permet d'analyser la réalité économique des régions selon quatre composantes : la démographie, le marché du travail, le revenu et la scolarité. En 2014, avec un résultat de 104,7 (100,0 pour le Québec), Laval se classait parmi les quatre régions obtenant un indice supérieur à la moyenne québécoise, après la Capitale-Nationale (105,2), mais avant Montréal (104,0) et la Montérégie (101,4)[5].

En 2014, le PIB de Laval s'élevait à 13,8 G$, soit 32 723 $ par habitant. Pour la même année, les PIB par habitant du Québec et de Montréal étaient respectivement de 41 482 $ et de 59 821 $.

Entre 2009 et 2014, la croissance moyenne du PIB de Laval a été de 2,8 % par an, soit légèrement moins que la moyenne québécoise de 3,1 %. Au cours de ces années, la moyenne québécoise a été tirée vers le haut par le dynamisme économique dans les régions ressources (Côte-Nord, Abitibi-Témiscamingue et Nord-du-Québec) attribuable aux projets associés à l'exploitation des ressources naturelles. Simultanément, les régions manufacturières et urbaines subissaient les impacts d'une récession engendrée par la crise financière et bancaire américaine des années 2008 à 2013, qui a été suivie d'une relativement lente reprise économique[6].

2.1.2.2 MARCHÉ DU TRAVAIL

Le dynamisme économique de Laval se reflète notamment dans le taux d'activité de sa population. Selon les dernières statistiques disponibles, Laval est la région qui présente le taux d'emploi le plus haut au Québec, soit 65,2 %. C'est dire que près de deux Lavallois sur trois occupent un emploi. Dans l'ensemble du Québec, le taux d'emploi s'établissait à 59,7 % en 2014. À Montréal, il était de 57,3 %, alors que dans les Laurentides et Lanaudière, il s'élevait à 60,6 % et à 60,3 % respectivement (voir le tableau 2-3). Parallèlement, le taux de chômage à Laval demeurait légèrement sous le niveau québécois (7,1 % contre 7,7 %).

Notons également qu'en 2011, 52,7 % des Lavallois travaillaient sur l'île de Montréal alors que 39,4 % travaillaient sur le territoire de Laval[7].

---

[3] Le produit intérieur brut est la valeur au marché de tous les biens et services finaux produits dans une économie au cours d'une période donnée. Cette définition accorde beaucoup d'importance au lieu de production. Ainsi, dans la région montréalaise, en raison de la concentration des lieux de production économique sur l'île de Montréal, il ne faut pas être surpris de voir un déséquilibre entre la part de la population détenue et celle de la production économique dans les municipalités de banlieue.

[4] MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE LA SCIENCE ET DE L'INNOVATION (MESI), *Portrait économique des régions du Québec*, Édition 2016, p. 20 et 97.

[5] MESI (2016), *op.cit.*, p. 17.

[6] MESI (2016), *op.cit.*, p. 20 et 23.

[7] STATISTIQUE CANADA. *Enquête nationale auprès des ménages 2011*, numéro 99-012-X2011032 au catalogue.

Tableau 2-3 : Taux d'emploi et de chômage, Laval et ensemble du Québec, 2004, 2009 et 2014

ANNÉE	LAVAL	LANAUDIÈRE	LAURENTIDES	MONTRÉAL (agglomération)	QUÉBEC (province)
Taux d'emploi (%)					
2004	**61,2**	62,8	64,7	58,4	60,3
2009	**61,9**	62,3	61,6	57,3	59,6
2014	**65,2**	60,3	60,6	57,3	59,7
Taux de chômage (%)					
2004	**8,3**	7,6	6,9	10,3	8,5
2009	**7,2**	8,5	8,1	11,3	8,6
2014	**7,1**	7,8	7,1	9,8	7,7

Source : Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec, *Portrait économique des régions du* Québec, 2015, p. 77.

2.1.2.3 Disponibilité de la main-d'œuvre

En dépit d'un vieillissement de sa population, Laval pourra compter sur une main-d'œuvre disponible. En effet, entre 2011 et 2031, le nombre de personnes en âge de travailler (de 15 à 64 ans) devrait augmenter, pour passer d'environ 276 000 à plus de 308 000, une hausse de plus de 32 000 personnes (11,7 %) (voir le tableau 2-4). Laval est donc dans une position fort enviable par rapport aux régions comparables : durant la même période, ces dernières verront leur population en âge de travailler croître de 0,5 % à 6,5 % seulement. La situation lavalloise se distingue aussi nettement des prévisions pour l'ensemble de la province ; en effet, d'ici 2031, le Québec devrait connaître une baisse de 1,3 % de sa population en âge de travailler.

Tableau 2-4 : Population en âge de travailler, 2011 et 2031

TERRITOIRE	POPULATION EN ÂGE DE TRAVAILLER (de 15 à 64 ans)		VARIATION 2011-2031	
	2011	2031	(n)	(%)
Agglomération de Longueuil	278 127	279 465	1 338	0,5
Agglomération de Montréal	1 341 312	1 403 297	61 985	4,6
Lanaudière	331 584	353 244	21 660	6,5
Laurentides	392 838	407 799	14 961	3,8
Laval	**275 951**	**308 272**	**32 321**	**11,7**
Québec (province)	5 518 129	5 445 930	(72 199)	(1,3)

Sources : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061*, 2014, 124 p. ; et *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014, 15 p.

Par rapport aux autres régions comparables, Laval devrait également présenter l'un des ratios les plus hauts de personnes en âge de travailler par personne de 65 ans et plus. Le tableau 2-5 indique que ce ratio était de 4,42 en 2011 et qu'il devrait être de 2,67 en 2031. Seule Montréal devrait obtenir un ratio supérieur (3,19), notamment en raison de la présence marquée de vingtenaires venus étudier dans la métropole.

Tableau 2-5 : Ratio du nombre de personnes en âge de travailler par personne de 65 ans et plus

TERRITOIRE	2011		2031	
	Ratio	Rang	Ratio	Rang
Agglomération de Longueuil	4,24	6	2,33	5
Agglomération de Montréal	4,57	3	3,19	1
Lanaudière	4,97	1	2,41	3
Laurentides	4,85	2	2,24	6
Laval	**4,42**	**4**	**2,67**	**2**
Québec (province)	4,39	5	2,35	4

Sources : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061*, 2014, 124 p. ; et *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 15 p.

Enfin, un autre indicateur employé pour mesurer le renouvellement des personnes qui s'approchent de la retraite (de 55 à 64 ans) par celles qui intègrent le marché du travail (de 20 à 29 ans) est l'indice de remplacement. Un indice de remplacement de 100 signifie que chaque personne qui s'apprête à se retirer du marché du travail est remplacée par une autre personne.

De 2004 à 2014, le MESI évalue que l'indice de remplacement du Québec est passé de 116,3 à 92,9. Au cours de la même période, Laval a vu son indice de remplacement diminuer de 113,6 à 101,4. Ce faisant, elle est demeurée parmi les trois régions qui affichaient toujours en 2014 un indice de remplacement supérieur à 100, avec le Nord-du-Québec (175,9) et Montréal (134,9).

Il convient néanmoins d'émettre certaines réserves quant à cet indicateur, notamment dans le cas de Laval. En effet, l'indice de remplacement porte précisément sur les individus de 20 à 29 ans et ceux de 55 à 64 ans, deux groupes d'âge pour lesquels Laval affiche des soldes migratoires négatifs. De plus, l'étude de la migration présentée précédemment a mis en lumière le fait que Laval renoue avec un solde migratoire positif dès le groupe d'âge des 30 à 34 ans, lequel n'est pas comptabilisé dans l'indice de remplacement.

2.1.2.4 EMPLOI TOTAL

Les dernières données disponibles en termes d'emplois sur le territoire de Laval proviennent du Consortium de l'emploi local de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)[8], qui, en se basant sur les données du recensement et sur l'enquête nationale auprès des ménages (ENM), estimait qu'en 2014 Laval comptait environ 153 200 emplois sur son territoire, soit une augmentation de 6 355 emplois par rapport à 2011.

2.1.2.5 EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

L'accès facile du territoire lavallois au réseau autoroutier a historiquement favorisé l'implantation de centres de distribution, d'entreprises en transport, de centres commerciaux et d'industries manufacturières légères, qui forment sa base économique. Les services aux ménages, les bureaux fédéraux et les services aux entreprises complète l'offre d'emploi sur le territoire.

Il convient de mentionner qu'une part importante des emplois dans le domaine de la fabrication à Laval relève de la transformation complexe (6,7 % des emplois totaux). La fabrication complexe se distingue de la fabrication dite traditionnelle (ressources naturelles et produits de consommation) ; elle comprend notamment l'impression, les

[8] CONSORTIUM DE L'EMPLOI LOCAL DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal,* Édition 2014, p. 20 et 21.

machines, le matériel de transport et les produits informatiques et électroniques. La présence de nombreuses entreprises du domaine pharmaceutique contribue également à l'essor des industries de transformation complexe à Laval.

Dans son dernier *Portrait régional de Laval*, le MESI présente un profil lavallois désagrégé qui permet de constater que le secteur de l'économie primaire fournit 0,05 % des emplois à Laval (voir la figure 2-8) ce qui est nettement inférieur à la part qu'occupe ce secteur au Québec (2,1 %). Ce résultat est en adéquation avec le nombre limité de ressources naturelles sur le territoire et le niveau d'urbanisation[9]. Dans le secteur de l'économie secondaire, les emplois dans le domaine de la fabrication sont environ deux fois plus nombreux que ceux de la construction. Enfin, l'économie lavalloise repose principalement sur le secteur tertiaire qui compte 81 % des emplois, répartis entre trois groupes, avec une prédominance du secteur d'activité des services aux ménages[10].

Compte tenu de la croissance démographique à Laval et dans la Couronne Nord de la CMM, le secteur des services pourrait être appelé à se développer davantage sur l'île Jésus, notamment en mettant à profit la localisation centrale de l'île au sein de cette aire de marché. L'adéquation entre ces éléments et d'autres caractéristiques stratégiques de Laval devrait être étudiée plus en détail dans le cadre des exercices de développement économique à venir.

Figure 2-8 : Emplois par secteur d'activité, Laval et province de Québec, 2015

Source : Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, *Laval - Portrait régional*, Été 2016, p. 7.

2.1.2.6 ÉVOLUTION DE L'EMPLOI

Entre 1971 et 2011, Laval s'est toujours maintenue dans les trois premières positions des secteurs géographiques métropolitains pour la croissance des emplois. Ainsi, durant cette période, le nombre d'emplois y a augmenté au rythme moyen de 4,0 % par année, par rapport à 1,6 % par an dans l'ensemble de la CMM. Le plus fort de cette croissance est survenu entre 1971 et 1981, avec un taux annualisé moyen de 8,5 % pour Laval et de 6,3 % pour la CMM. Au cours de la dernière décennie, le taux de croissance moyen s'est établi à 2,2 % par an à Laval et à 1,8 % par an dans l'ensemble de la CMM (voir le tableau 2-7).

[9] MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE LA SCIENCE ET DE L'INNOVATION, *Laval - Portrait régional*, Été 2016, p. 7.

[10] Ce secteur se répartit en trois grands groupes : les services aux ménages (commerce de détail, hébergement, etc.), les services publics (enseignement, santé, électricité, etc.) et les services moteurs (services financiers, commerce de gros, services professionnels et administratifs, etc.).

Tableau 2-6 : Nombre d'emplois par secteur de la CMM, 1971-2011

ANNÉE	LAVAL	MONTRÉAL (agglomération)	LONGUEUIL (agglomération)	COURONNE NORD	COURONNE SUD	CMM
1971	**30 660**	796 210	37 440	27 160	31 555	923 025
1981	**69 300**	1 043 055	92 245	51 720	61 275	1 317 595
1991	**104 605**	1 088 130	133 400	101 085	87 275	1 514 495
2001	**118 440**	1 112 885	141 805	123 175	101 260	1 597 565
2011	**146 845**	1 146 545	169 015	170 830	129 205	1 762 440

Sources : Statistique Canada (1971-2011), Communauté métropolitaine de Montréal, Observatoire du Grand Montréal (2011).

Tableau 2-7 : Taux de croissance annuel moyen de l'emploi par secteur géographique et par sous-période, 1971-2011

ANNÉE	LAVAL	MONTRÉAL (agglomération)	LONGUEUIL (agglomération)	COURONNE NORD	COURONNE SUD	CMM
	(%)					
1971-1981	**8,5**	2,7	9,4	6,7	6,9	3,6
1981-1991	**4,2**	0,4	3,8	6,9	3,6	1,4
1991-2001	**1,2**	0,2	0,6	2,0	1,5	0,5
2001-2011	**2,2**	0,3	1,8	3,3	2,5	1,0
1971-2011	**4,0**	0,9	3,8	4,7	3,6	1,6

Source : Statistique Canada.

Depuis 1971, la part des emplois métropolitains situés sur le territoire lavallois est en croissance constante. Ainsi, de 3,3 % en 1971, Laval a vu sa part des emplois passer à 8,3 % en 2011. Sur ce plan, la situation de Laval est comparable à celle des autres secteurs de la Couronne Nord ou de la Couronne Sud, qui ont tous vu croître leur part d'emplois au détriment de l'agglomération de Montréal (voir le tableau 2-8).

Tableau 2-8 : Répartition des emplois dans la CMM, 1971-2011

ANNÉE	LAVAL	MONTRÉAL (agglomération)	LONGUEUIL (agglomération)	COURONNE NORD	COURONNE SUD	CMM
	(%)					
1971	**3,3**	86,3	4,1	2,9	3,4	100,0
1981	**5,3**	79,2	7,0	3,9	4,7	100,0
1991	**6,9**	71,8	8,8	6,7	5,8	100,0
2001	**7,4**	69,7	8,9	7,7	6,3	100,0
2011	**8,3**	65,1	9,6	9,7	7,3	100,0

Source : Statistique Canada.

2.1.2.7 Prévisions du nombre d'emplois

Selon les *Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal* (2011) du *Conference Board du Canada* (CBC), citées dans le PMAD, 1,956 million d'emplois devraient être recensés en 2031 sur le territoire de la CMM, soit une augmentation de près de 150 000 emplois entre 2011 et 2031.

À Laval, le nombre d'emplois totaux en 2031 se chiffrerait à 167 000, une hausse de près de 20 000 emplois en 20 ans[11]. En 2031, le poids relatif de Laval dans la CMM pourrait ainsi correspondre à 8,5 % de l'ensemble des emplois, une donnée assez stable par rapport à 2011 (8,2 %). Le taux de croissance entre 2011 et 2031 y serait de 0,6 %, soit moins que celui des Couronnes, mais plus que celui des agglomérations de Longueuil et de Montréal (voir le tableau 2-9).

L'horizon des projections établies par le CBC est suffisamment éloigné pour diminuer l'impact des cycles économiques. Néanmoins, ces projections pourraient être déjouées par le déploiement de différentes stratégies de développement économique.

Tableau 2-9 : Prévisions du nombre d'emplois par secteur de la CMM, 2011-2031

SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	2011	2021	2031	TAUX DE CROISSANCE ANNUALISÉ 2011-2031
	(en milliers)			(%)
Rive-Nord	161,4	179,4	191,0	0,8
Rive-Sud	125,8	137,9	145,0	0,7
Laval	**147,9**	**160,5**	**167,1**	**0,6**
Agglomération de Longueuil	168,2	181,1	186,6	0,5
Agglomération de Montréal	1 205,8	1 263,4	1 266,1	0,2
CMM	1 809,2	1 922,4	1 955,8	0,4

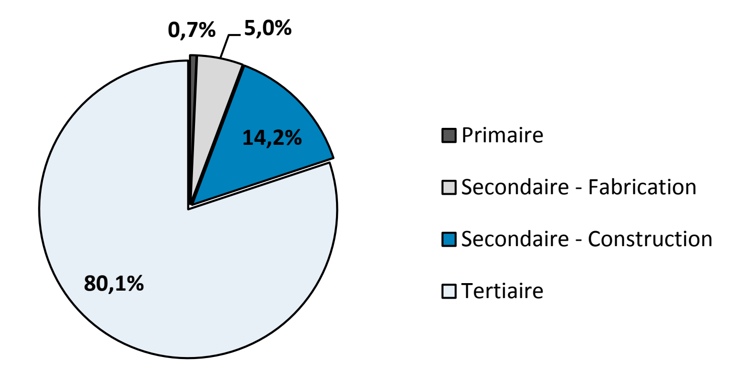
Source : *Conference Board du Canada* pour la CMM, *Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 2011, 84 p. Données traitées par la Ville de Laval.

[11] Basée sur les 146 000 emplois recensés dans le cadre de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011.

2.1.2.8 ÉTABLISSEMENTS

En 2015, Laval compte 10 970 établissements sur son territoire dont 80 % exercent leurs activités dans le domaine des services (voir la figure 2-9). L'activité économique lavalloise repose en grande partie sur les petites et moyennes entreprises (PME), qui comptent pour près de 95 % des établissements. Plus de la moitié des établissements économiques lavallois ont moins de cinq employés (voir la figure 2-10).

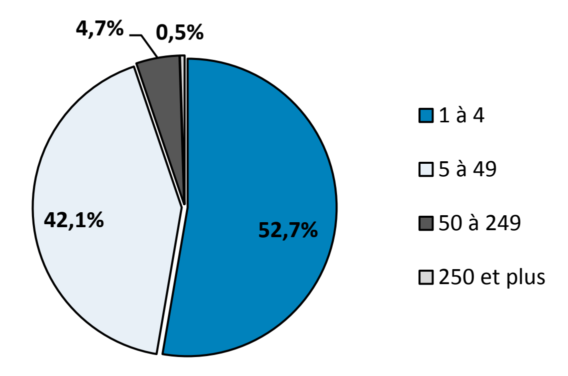
Figure 2-9 : Établissements par grands secteurs d'activité, Laval, 2015



Source : Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation du Québec, *Portrait économique des régions du Québec*, Édition 2016, p. 42.

Laval se classe au cinquième rang des régions québécoises par rapport à la tertiarisation de son économie, après la Montréal (88,4 %), Nord-de-Québec (83,5 %), Côte-Nord (82,8 %) et Capitale-Nationale (80,5 %)[12].

Figure 2-10 : Établissements en fonction de la taille (nombre d'employés), Laval, 2015



Source : Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation du Québec, *Portrait économique des régions du Québec*, Édition 2016, p. 45

La taille limitée des entreprises lavalloises pourrait expliquer la faiblesse relative du marché des locaux pour bureaux sur l'île Jésus (qui sera abordée plus loin dans la présente section) en dépit du haut niveau de tertiarisation de l'économie.

---

[12] MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE LA SCIENCE ET DE L'INNOVATION DU QUÉBEC, *Portrait économique des régions du Québec*, Édition 2016, p. 42.

2.1.2.9 PÔLES D'EMPLOI

Laval compte un pôle d'emplois d'envergure métropolitaine, qui est situé au croisement des autoroutes 15 et 440. En 2006, ce pôle accueillait quelques 54 000 emplois, soit 3 % des emplois métropolitains et 8 % de ceux situés dans des pôles métropolitains. Il englobe les territoires des grappes métropolitaines des secteurs de l'aérospatiale et des sciences de la vie. Il est à noter que la carte 2-4[13] représente le pôle d'emplois métropolitain qui regroupe à son tour plusieurs pôles d'emplois à l'échelle régionale qui sont représentés sur cette même carte.

Les nombreux emplois en lien avec les sciences de la vie sont attribuables à la présence sur le territoire lavallois de plusieurs établissements du domaine pharmaceutique. Ces emplois sont concentrés au sein du Parc scientifique et de haute technologie de Laval, aussi désigné sous le nom de Cité de la Biotech, un parc industriel orienté vers les biotechnologies. On y trouve, en plus des multiples entreprises spécialisées, le seul incubateur d'entreprises spécialisé en biotechnologie (le Centre québécois d'innovation en biotechnologie) et l'INRS–Institut Armand-Frappier, spécialisé dans les domaines de l'immunologie et de la microbiologie. La caractérisation de ce parc industriel sera abordée dans la section 2.3.5, qui traite des fonctions du territoire.

En ce qui concerne la grappe aérospatiale, Laval accueille quelque 19 entreprises qui représentent 4 % des effectifs métropolitains dans ce domaine et 1 % du chiffre d'affaires. En 2001, le nombre d'emplois lavallois reliés aux produits aérospatiaux et aux pièces s'y rattachant était estimé à 570[14].

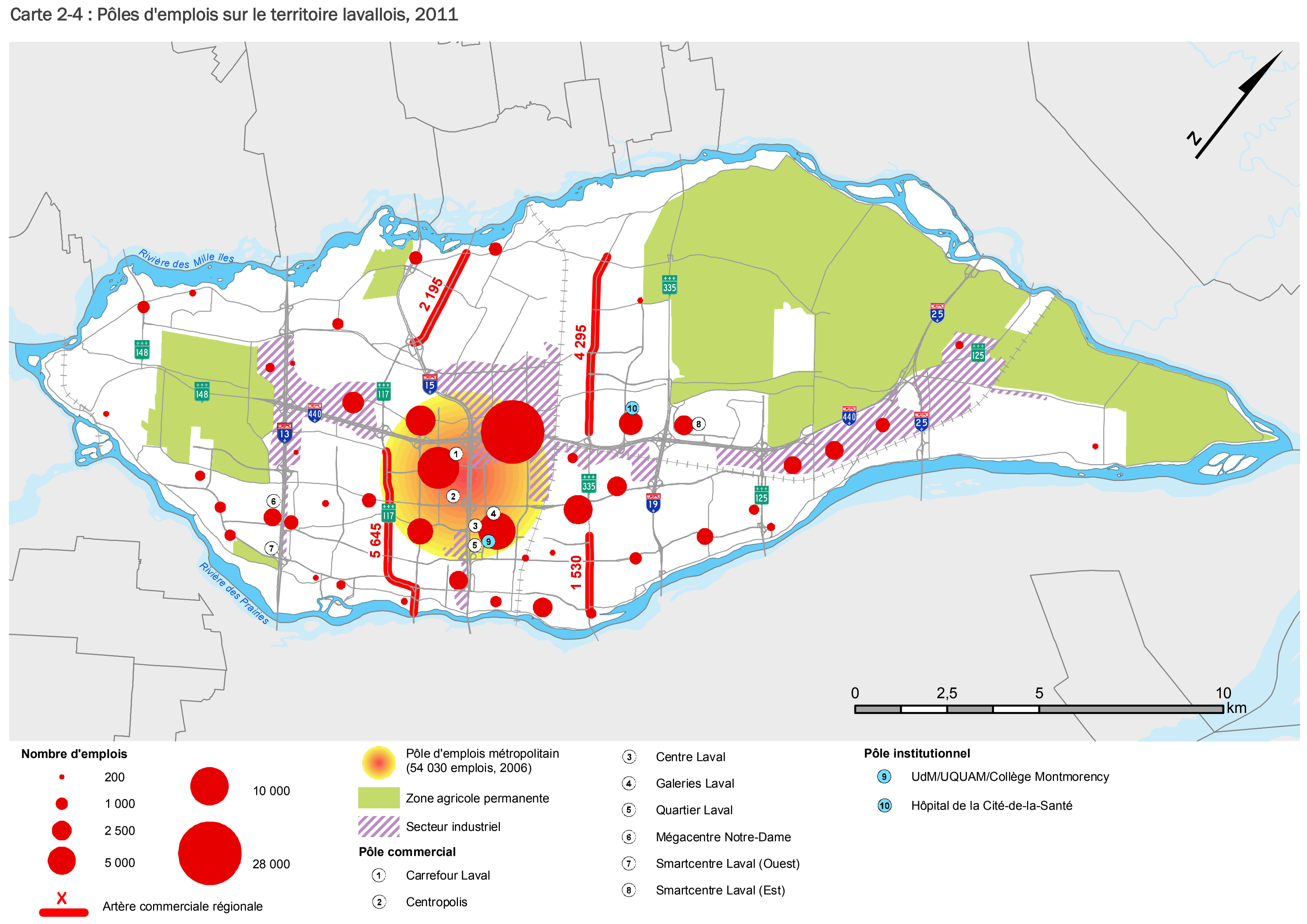
Principalement situés dans la portion centre-sud du territoire lavallois, les pôles d'emplois comprenant plus de 200 emplois suivent généralement les grands axes routiers tel que montré sur la carte 2-4. Il s'agit de grands générateurs de déplacements, tant au niveau des employés que des marchandises, d'où l'importance d'en tenir compte dans la planification du territoire.

---

[13] STATISTIQUE CANADA, *Données traitées par la CMM et la Ville de Laval*, 2016. Données approximatives tirées des aires de diffusion du recensement de 2011.

[14] STATISTIQUE CANADA, *Recensement 2001*, « Emplois selon le lieu de travail ». Les chiffres sur les produits aérospatiaux et les pièces portent le code SCIAN 3364.

Carte 2-4 : Pôles d'emplois sur le territoire lavallois, 2011



Les principaux pôles d'emplois selon les secteurs d'activité économique se répartissent de la manière suivante sur le territoire lavallois

Pôles à vocation industrielle :

- carrefour des autoroutes 13 et 44 ;
- quadrilatère formé du boulevard Dagenais, de la voie ferrée, de l'A-440 et de l'A-15 ;
- secteur au sud de l'A-440 entre la montée Saint-François et l'A-25 ;
- quadrilatère formé du boulevard Notre-Dame, de l'A-15, du boulevard des Prairies et du boulevard Armand-Frappier.

Pôles à vocation commerciale :

- quadrant sud-ouest du carrefour des autoroutes 15 et 440 ;
- quadrilatère formé des boulevards Saint-Martin, de l'Avenir et de la Concorde et de l'A-15 ;
- secteur à l'ouest de l'autoroute 13, entre les boulevards Saint-Martin Ouest et Samson ;
- quadrant nord-est du carrefour des autoroutes 19 et 440 ;
- le long des artères commerciales régionales dans l'axe nord-sud, soit les boulevards Curé-Labelle et des Laurentides.

Pôles à vocation de services (bureaux) :

- carrefour des boulevards Saint-Martin Est et des Laurentides ;
- quadrant sud-ouest du carrefour des autoroutes 15 et 440.

Pôles à vocation institutionnelle :

- quadrant nord-est de l'A-440 et du boulevard René-Laennec ;
- secteur de la station de métro Montmorency.

2.1.2.10 INVESTISSEMENTS

Au cours des dernières années, Laval a connu un développement économique important. En 2015, les investissements totaux dans les différents secteurs d'activité économique étaient de 1,1 G$, après un sommet de 1,7 G$ atteint en 2008 (voir le tableau 2-10).



Secteur manufacturier



Construction résidentielle

Tableau 2-10 : Investissements par secteur d'activité économique, Laval, de 1995-2015

ANNÉE	INDUSTRIEL	COMMERCIAL	INSTITUTIONNEL	RÉSIDENTIEL	TOTAL
	(M$)				
1995	175	11	17	107	310
1996	194	29	129	151	503
1997	255	26	13	170	464
1998	368	103	58	166	695
1999	375	121	43	179	718
2000	514	180	44	221	959
2001	487	113	97	238	935
2002	540	124	164	297	1 125
2003	423	196	229	392	1 240
2004	496	83	226	595	1 400
2005	612	147	186	623	1 568
2006	556	150	256	518	1 480
2007	625	161	96	631	1 512
2008	676	164	115	747	1 702
2009	423	59	438	589	1 509
2010	417	115	168	649	1 350
2011	558	130	207	622	1 517
2012	506	184	149	660	1 498
2013	341	86	105	444	976
2014	552	77	177	419	1 225
2015	350	92	73	540	1 055

Source : Développement économique, Ville de Laval, 2015. *Rapport sur l'économie de Laval 2015*, 16 p.

En somme, à la fin des années 1990, les investissements industriels comptaient pour la moitié des investissements à Laval. Au début des années 2000, ils ont été détrônés par les investissements résidentiels, mais ils demeurent soutenus et représentent entre 30 % et 40 % de tous les investissements lavallois. Les investissements institutionnels se font quant à eux de façon ponctuelle, et les investissements commerciaux comptent habituellement pour environ 10 % des investissements à Laval.

2.2 CADRE TERRITORIAL

Cette section vise à identifier et à caractériser succinctement les principales composantes physicospatiales influençant l'organisation et le développement du territoire de Laval. Il s'agit de présenter les différents éléments qui participent à définir et à structurer le territoire, qu'ils soient d'ordres naturel ou anthropique, comme les limites municipales et urbaines, les infrastructures de transport, mais également le cadre naturel, le paysage ou encore les éléments de contraintes.

Tel qu'exposé au chapitre 1, le développement de Laval s'est fait à partir de ses 14 anciennes municipalités, dont plusieurs représentent aujourd'hui des milieux identitaires forts du territoire. Cette forme de croissance, par absorption des anciens noyaux villageois, repose notamment sur l'existence d'infrastructures et de réseaux de transport (autoroutes, routes régionales et locales, voies ferrées, etc.) permettant de lier ces différentes composantes et de desservir les pôles existants sur l'ensemble du territoire. Ils apparaissent alors comme une des conditions de l'organisation et du développement de Laval. D'autres éléments participent évidemment à structurer le territoire et à orienter son développement, tels que ses caractéristiques physiques (un cours d'eau par exemple), ou encore des limites administratives ou légales (le périmètre d'urbanisation ou la zone agricole, par exemple). Toutes ces caractéristiques constituant l'ossature de l'organisation du territoire de Laval sont présentées ci-après.

2.2.1 PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Le périmètre d'urbanisation de la Ville de Laval[15] délimite les territoires d'urbanisation, incluant les secteurs déjà urbanisés et ceux où la Ville entend implanter de nouveaux secteurs d'expansion urbaine. Il est compris à l'intérieur du périmètre métropolitain qui a été établi par la CMM en tenant compte des prévisions de croissance démographique et économique afin de délimiter l'espace à urbaniser sur le territoire de la métropole d'ici 2031, dans un souci d'optimisation de l'utilisation des espaces disponibles au développement et au redéveloppement.

D'une superficie de 17 550 hectares, le périmètre d'urbanisation occupe 71 % de la superficie totale de la ville de Laval, qui est de 24 778 hectares. Le périmètre d'urbanisation exclut la zone agricole permanente[16], un secteur riverain à la rivière des Mille Iles se situant au Nord-Ouest de cette zone agricole décrétée (secteur Sainte-Rose), ainsi que la majorité des îles lavalloises à l'exception des suivantes : Saint-Joseph, Saint-Pierre, aux Vaches, aux Pruches, Gagnon, Locas, Mathieu, Roussin, Tremblay, Verte, Pariseau, Paton, Bigras.

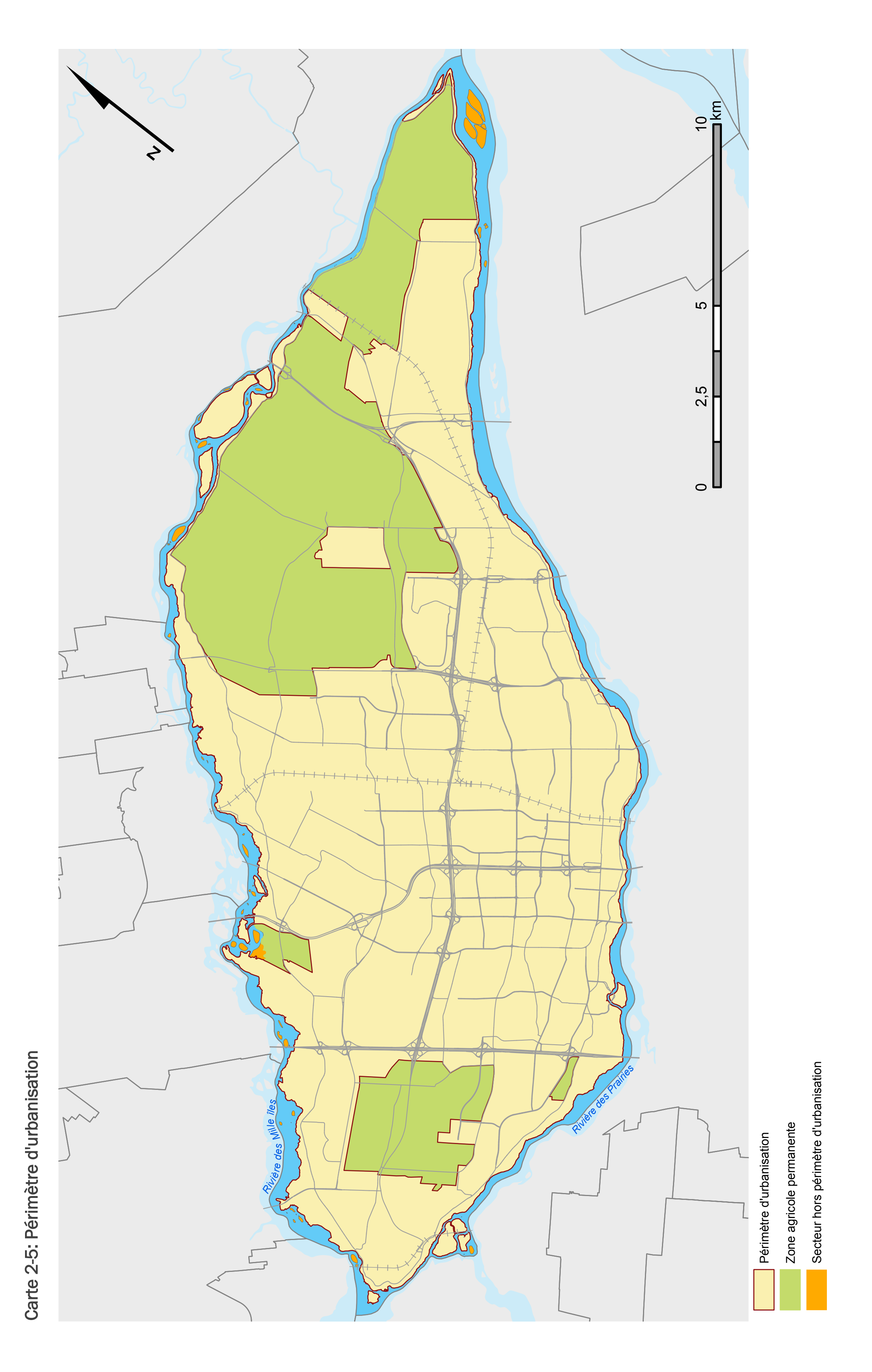
La délimitation du périmètre d'urbanisation est identifiée à la carte 2-5.

---

[15] Contenu obligatoire d'un schéma d'aménagement en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1, art. 5, alinéa 3).

[16] Établie selon le décret gouvernemental numéro 880-9034 adopté en 1990, en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1).

Carte 2-5: Périmètre d'urbanisation



2.2.2 ORGANISATION DU TRANSPORT

Les réseaux de transport constituent des éléments structurants de l'aménagement du territoire. D'ailleurs, la description de l'ensemble de ces infrastructures, existantes ou projetées sur le territoire, fait partie du contenu obligatoire du schéma d'aménagement. La présente section fait la description des principaux réseaux et modes de transport à Laval, soit les réseaux autoroutiers et routier, ferroviaire, de camionnage, de transport collectif et de transport actif (marche et vélo). Une connaissance de l'ensemble de ces infrastructures permet de dégager une vision globale de l'organisation du transport sur le territoire et de planifier de façon intégrée le transport et les milieux de vie.

2.2.2.1 RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT

Le réseau autoroutier

Laval est traversée par cinq autoroutes assurant la circulation des personnes et des marchandises sur son territoire, et entre celui-ci et le reste de la Communauté métropolitaine de Montréal, et plus largement du Québec. Les déplacements nord-sud sont assurés dans l'ouest par l'A-13 (autoroute Chomedey), au centre par l'A-15 (autoroute des Laurentides) et l'A-19 (autoroute Papineau), et dans l'est par l'A-25. Les déplacements est-ouest par voie autoroutière se font par l'A-440 (autoroute Jean-Noël-Lavoie).

Les portions des autoroutes qui traversent Laval sont utilisées tant pour les déplacements régionaux que pour les déplacements interrives en plus de desservir les pôles d'activité économique de la CMM.

Au cours des dernières années, de nombreux travaux ont été effectués sur le réseau, pour remplacer certaines infrastructures désuètes ou encore en vue d'améliorer les conditions de déplacement, notamment pour assurer une meilleure fluidité de la circulation interne et interrives. Les principales interventions touchaient :

- la reconstruction du viaduc Dagenais au-dessus de l'A-15 ;
- le prolongement de l'A-25 vers Montréal ;
- la construction du pont de l'A-25 (pont Olivier-Charbonneau) ;
- l'amélioration de l'A-13 Nord et du mouvement de l'A-440 Est (élargissement à deux voies de la bretelle de l'A-13 Nord vers l'A-440 Est) ;
- l'élargissement de l'avenue des Bois dans le prolongement de l'A-440 vers l'ouest de l'A-13, jusqu'au boulevard Arthur-Sauvé.

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET), en collaboration avec la Ville de Laval, a également entrepris des travaux et des études sur les diverses autoroutes de Laval. Il s'agit principalement de travaux de réfection (conservation des chaussées et des structures) et d'amélioration du réseau (éclairage, gestion de la circulation et autres). Le MTMDET prévoit également le parachèvement de l'A-19 entre le boulevard Dagenais et l'A-640.

La communauté métropolitaine demeure aux prises avec de nombreux problèmes de congestion qui affectent directement la compétitivité de ses activités économiques (notamment pour les nombreuses entreprises exportatrices) ainsi que la qualité de vie de la population en milieu urbain par la pollution et les effets de débordement sur les artères et les rues municipales. Ces problèmes de congestion sont notables sur les axes autoroutiers du centre de l'agglomération métropolitaine et aux approches des ponts, particulièrement sur les axes nord-sud, et plus spécialement vers Montréal en période de pointe du matin et de manière pendulaire en période de pointe de l'après-midi.

Afin d'améliorer la desserte interrives en vue de supporter la croissance anticipée des déplacements, les interventions suivantes sont projetées :

- Améliorer la fonctionnalité de l'A-15. Certains travaux d'amélioration ont déjà été réalisés par le MTMDET sur l'A-15 entre le boulevard Saint-Martin et la R-117 (boulevard Curé-Labelle). Des études d'opportunité sont

également en cours afin d'évaluer la possibilité de réaliser divers projets d'amélioration fonctionnelle sur le tronçon de l'A-15 entre l'A-440 et la R-117, lesquels comprennent la construction de collecteurs et de voies de desserte en direction nord ainsi que le réaménagement de l'échangeur de la R-117. Ces projets d'amélioration de la fonctionnalité de l'A-15 visent à :

- atténuer la surcharge sur l'autoroute de la circulation résultant de la discontinuité des collecteurs majeurs et du réseau routier municipal, qui entraîne des perturbations sur le réseau par l'enchevêtrement de la circulation locale et de la circulation de transit ;
- améliorer la fluidité de la desserte du territoire en transport en commun sur les collecteurs ;
- accroître la sécurité des usagers sur les voies rapides, les voies de desserte et les entrées et sorties de bretelles d'autoroute.

- Parachever l'A-19 vers le nord jusqu'à Bois-des-Filion, avec voies réservées au transport collectif. Le projet comprend notamment des carrefours plans ou échangeurs aux intersections des boulevards Dagenais Est et des Laurentides (des Mille-Îles), ainsi que de la rue Saint-Saëns et de l'avenue des Perron. Des voies réservées au transport collectif seront aménagées, ainsi qu'une piste multifonctionnelle de 9 kilomètres le long de l'autoroute, incluant une passerelle sur le pont Athanase-David. Le projet offrira ainsi une meilleure desserte autoroutière du secteur d'Auteuil.
- Élargir l'A-13 à la hauteur du pont Louis-Bisson et ajouter une voie supplémentaire de part et d'autre de cette autoroute, afin d'aménager des voies réservées au transport collectif (projet en cours d'analyse par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), en collaboration avec le MTMDET, les Conseils intermunicipaux de transport (CIT), la Société de transport de Laval (STL) et la Ville de Laval).
- Conserver les emprises du MTMDET en vue du prolongement de l'A-440, en autoroute ou en boulevard urbain, dans le secteur ouest de Laval. Le prolongement de l'A-440 en route rurale (avenue des Bois), depuis l'A-13 jusqu'au chemin du Bord-de-l'Eau dans l'ouest de Laval, a été complété à la fin des années 90. Le tronçon de l'avenue des Bois situé entre l'A-13 et le boulevard Arthur–Sauvé devenu la Route 148 est sous la juridiction du MTMDET. Cette route, qui a été élargie entre l'A-13 et le boulevard Arthur-Sauvé au cours des dernières années, a été aménagée à l'intérieur de l'emprise prévue pour le prolongement éventuel de l'A-440 vers l'ouest. Ce prolongement est toutefois un projet à long terme qui n'est pas prévu dans le Plan québécois des infrastructures 2016-2026 du MTMDET. Le PMAD identifie un prolongement de l'A-440 entre l'A-13 et le chemin du Bord-de-l'eau et le présente dans une catégorie « prolongement autoroutier demandé (MRC) » (voir les cartes 17 et 18 du PMAD). À cette fin, la CMM préconise au PMAD la conservation de ces emprises.

Les autoroutes font partie, avec leurs prolongements projetés, du réseau routier métropolitain (RRM) identifié au PMAD et à la carte 2-6.





Réseau autoroutier

Le réseau routier artériel numéroté

De grands axes routiers numérotés structurent la circulation au sein du territoire lavallois. Ils assurent les liens entre les différents pôles d'activité et les quartiers, tout en offrant des connexions interrives avec les municipalités voisines. Ces voies sont parallèles aux voies autoroutières, qu'elles secondent dans leurs fonctions. En raison de l'intérêt que ces axes représentent pour les déplacements à l'échelle métropolitaine, ils ont été identifiés comme faisant partie du réseau artériel métropolitain (RAM) de la CMM (voir la carte 2-6).

Dans l'axe nord-sud, ces voies sont :

- le boulevard Arthur-Sauvé (R-148) ;
- le boulevard Curé-Labelle (R-117) ;
- le boulevard des Laurentides et l'avenue Papineau (R-335), qui est sous juridiction provinciale (MTMDET) entre le boulevard Dagenais et le pont Athanase-David ;
- le boulevard Pie-IX (R-125), qui est sous juridiction provinciale (MTMDET).

Dans l'axe est-ouest, la seule voie régionale est l'avenue des Bois (R-148), qui est sous juridiction provinciale (MTMDET) entre l'A-13 et le boulevard Arthur-Sauvé.

Le réseau artériel, collecteur et local

Le réseau routier de Laval est également composé d'artères (principales et secondaires) qui assure la desserte entre les quartiers et les pôles d'activité du territoire de Laval (voir la carte 2-7), de voies collectrices et de voies locales. Certains de ces axes, identifiés ci-après par un astérisque (*), jouent également un rôle dans les déplacements à l'échelle métropolitaine et sont ainsi intégrés au RAM de la CMM.

Dans l'axe nord-sud, les principales voies du réseau routier lavallois sont :

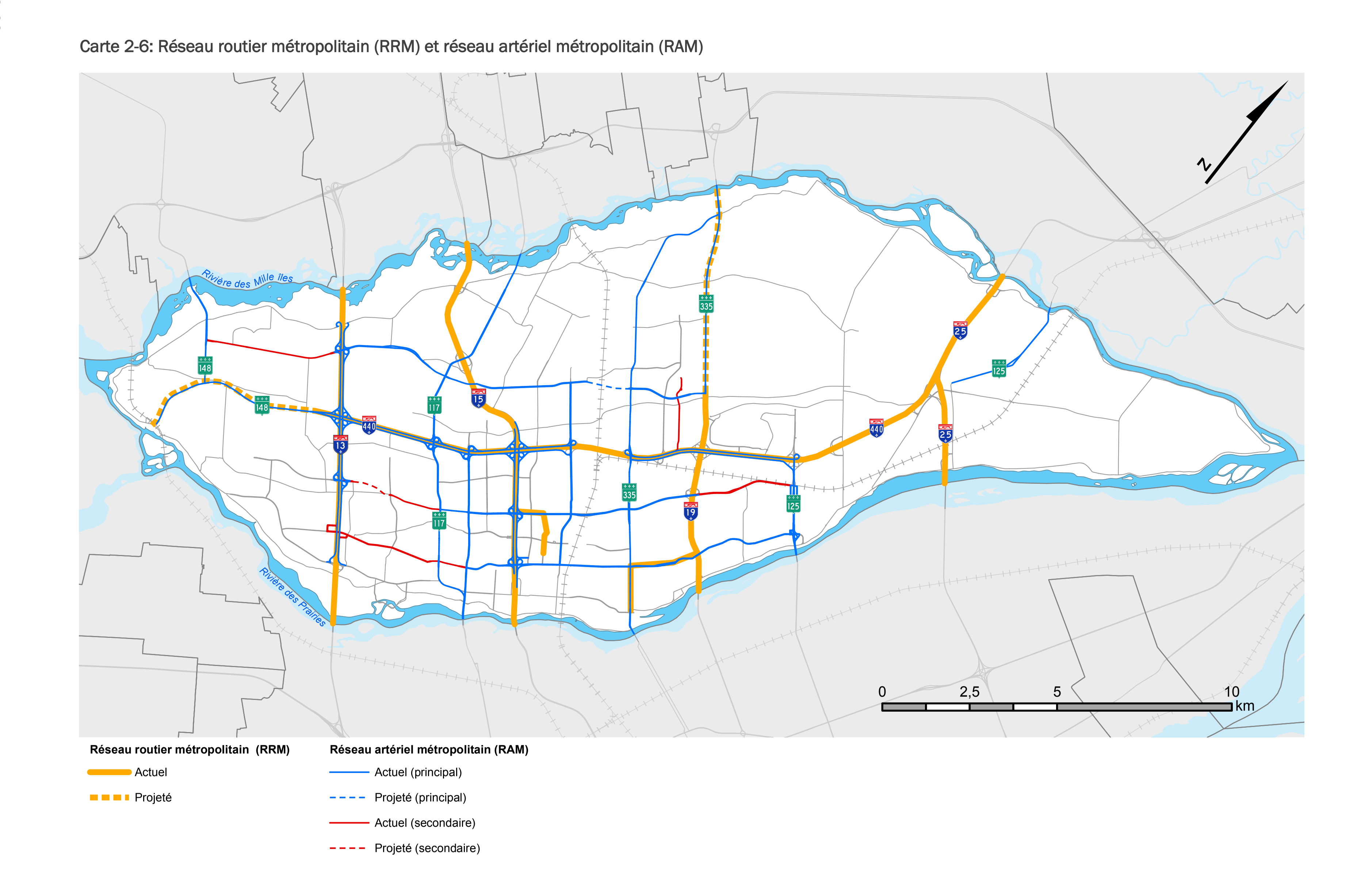
- le boulevard Chomedey* ;
- le boulevard Industriel* ;
- le boulevard Laval* ;
- la rue Montgolfier (entre le boulevard Notre-Dame et l'A-13)* ;
- les voies de desserte de l'A-13 et de l'A-15* ;
- l'avenue Rose-de-Lima (entre les bretelles d'accès et de sortie du boulevard Pie-IX)*.

Dans l'axe est-ouest, les principales voies sont :

- le boulevard Dagenais* ;
- le boulevard de la Concorde*/Notre-Dame (à l'est de l'A-13)* ;
- le boulevard Saint-Martin (entre l'A-13 et le boulevard Pie-IX)* ;
- le boulevard du Souvenir ;
- le boulevard Lévesque/Samson ;
- le boulevard Cartier ;
- le boulevard des Mille-Îles ;
- le boulevard Sainte-Rose ;
- la montée Masson (R-125 – à l'est de l'échangeur A-25/A-440)* ;
- le rang du Bas-Saint-François (entre la montée Masson et les bretelles d'accès et de sortie de l'A-440 en direction sud)* ;
- les voies de desserte de l'A-440* ;
- la rue de la Lavatère (entre le boulevard Notre-Dame et l'A-13)*.

Quant au réseau composé des rues collectrices et locales des différents quartiers, il suit diverses trames selon l'époque de construction. Toutefois, il est généralement conçu pour décourager la circulation de transit, ralentir les véhicules et assurer ainsi la quiétude du voisinage, ce qui a un impact important sur la mobilité active.

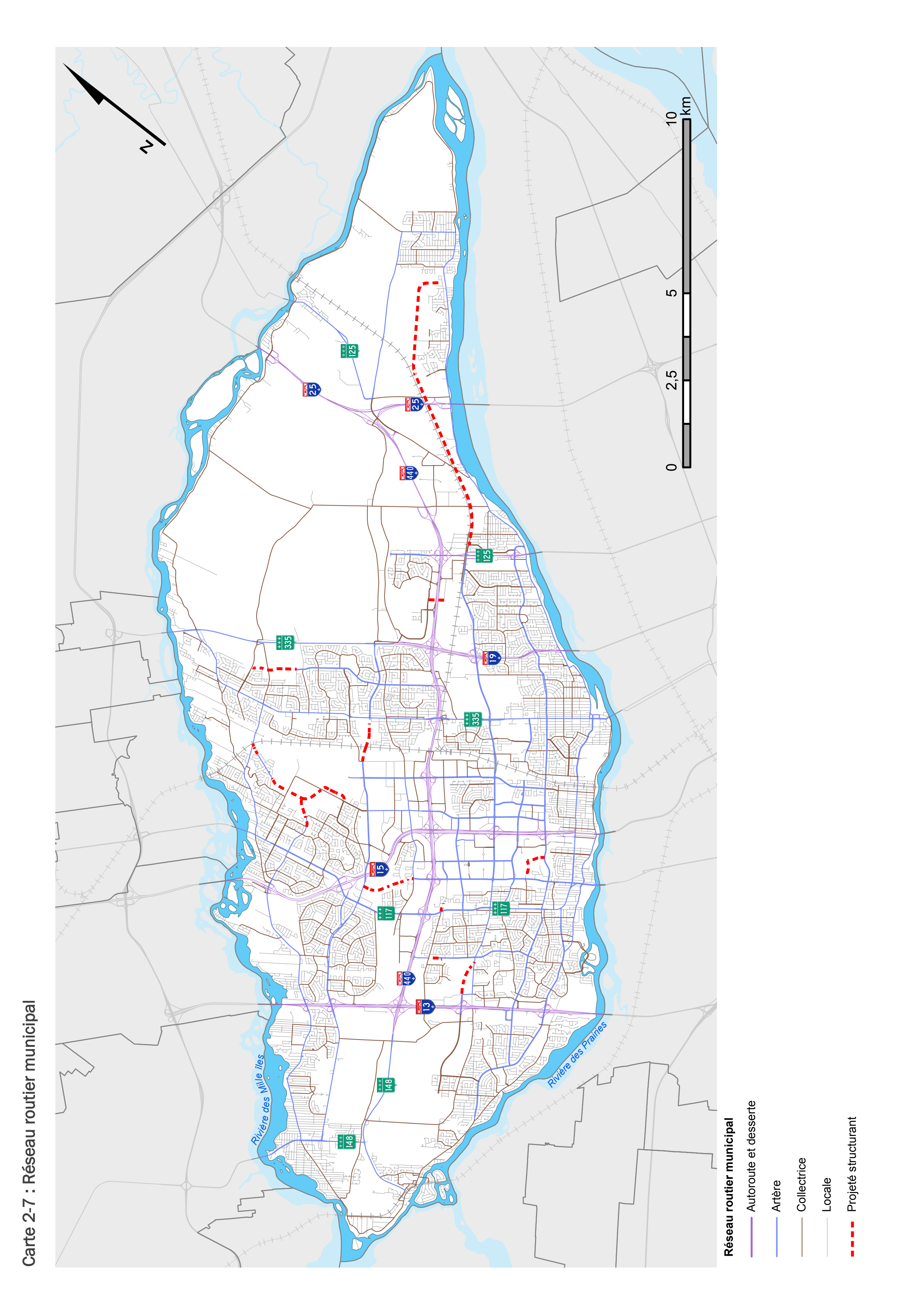
Carte 2-6: Réseau routier métropolitain (RRM) et réseau artériel métropolitain (RAM)



Réseau routier métropolitain (RRM)
- Actuel
- Projeté

Réseau artériel métropolitain (RAM)
- Actuel (principal)
- Projeté (principal)
- Actuel (secondaire)
- Projeté (secondaire)

Carte 2-7 : Réseau routier municipal



2.2.2.2 RÉSEAU FERROVIAIRE ET TRANSPORT DE MARCHANDISES

Deux voies ferrées, utilisées pour le transport des personnes et des marchandises, traversent l'île Jésus : l'une dans l'axe nord-sud, l'autre du centre vers l'est. Ce réseau ferroviaire compte 30 km de voies ferrées (voir la carte 2-8).

Sur une longueur de trois kilomètres, dans l'axe nord-sud, à l'extrémité ouest de l'île, se trouve la voie ferroviaire Deux-Montagnes, sous juridiction de l'ARTM. Cette voie est uniquement empruntée pour le transport de passagers par la ligne de train de banlieue reliant Montréal à Deux-Montagnes qui sera remplacée par le futur Réseau express métropolitain (REM) avec la construction d'un nouveau système léger sur rail (SLR) *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).* Le reste du réseau (27 km) est structuré en deux subdivisions : Lachute et Trois-Rivières. La première, en provenance du secteur de Cartierville, à Montréal, parcourt le territoire du sud au nord depuis le quartier Laval-des-Rapides jusqu'à Auteuil et Sainte-Rose, avant de traverser la rivière des Mille Îles. Cette voie ferroviaire, propriété du Canadien Pacifique (CP), est utilisée à la fois pour le transport de marchandises et par l'ARTM pour le transport de passagers (ligne de train de banlieue de l'ARTM reliant Montréal à Saint-Jérôme, auparavant appelée Blainville–Saint-Jérôme). La deuxième subdivision, contrôlée par la Québec-Gatineau Railway, débute à l'embranchement Jonction Saint-Martin de la ligne de Lachute, au sud de l'A-440, et se dirige vers l'est de l'île. Cette voie ferrée est uniquement utilisée pour le transport de marchandises.

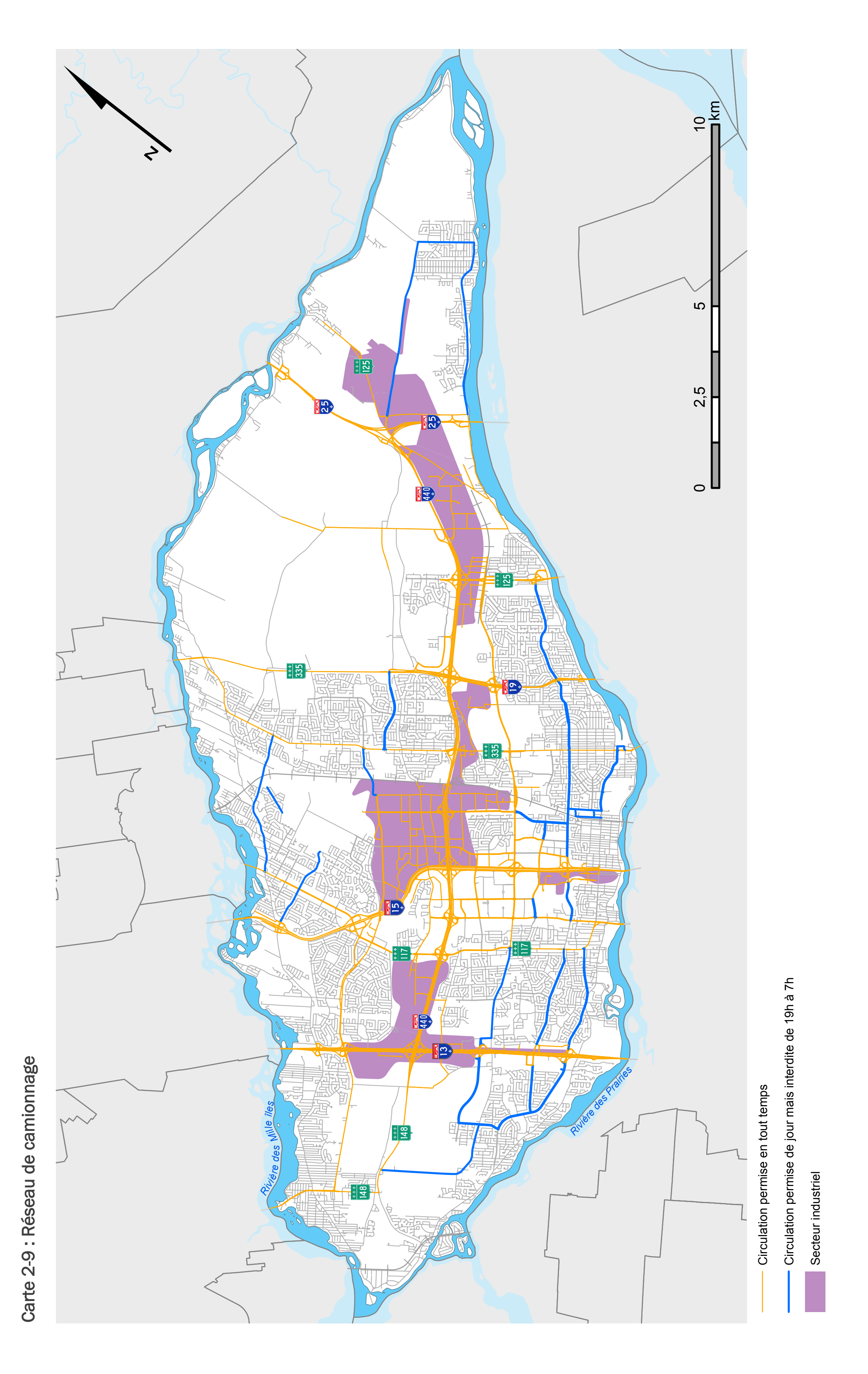
Carte 2-8 : Réseau ferroviaire

Agence métropolitaine de transport
Canadien Pacifique
0 2,5 5 10 km

Source : Ville de Laval, Service de l'urbanisme

Le transport de marchandises s'effectue également par camion, sur le réseau autoroutier et routier. Les principaux secteurs qui génèrent une activité de camionnage sont les pôles industriels et commerciaux à rayonnement régional, lesquels sont situés en majorité à proximité du réseau autoroutier.

Le réseau de camionnage est régi par une réglementation provinciale et fédérale sur le réseau autoroutier (A-13, A-15, A-19, A-25 et A-440) et sur les routes numérotées (R-117, R-125, R-148 et R-335) qui, de façon générale, autorisent les camions à rouler sur l'ensemble de ces axes en tout temps (voir la carte 2-9). Sur le réseau routier municipal lavallois, la circulation des camions est régie par un règlement municipal, lequel permet la circulation des camions en tout temps sur certaines routes et le jour seulement sur d'autres, mais la proscrit en tout temps sur la majorité des voies, sauf pour la livraison locale.



Carte 2-9 : Réseau de camionnage

2.2.2.3 RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Le train de banlieue

Comme mentionné précédemment, deux lignes de train de banlieue, opérées par l'ARTM, traversent et desservent l'île. La première est celle de Deux-Montagnes, qui est située à l'extrémité ouest de Laval et dont la ligne de train (matériel roulant, gares, stationnements, équipements) et la voie ferroviaire sont toutes deux sous juridiction de l'ARTM. La seconde est celle de Saint-Jérôme, qui passe au cœur du territoire et dont la ligne de train est sous juridiction de l'ARTM et la voie ferroviaire appartient au CP. Ces deux lignes empruntent le réseau ferroviaire décrit précédemment et permettent aux Lavallois de rejoindre le centre-ville de Montréal en moins d'une heure. Au total, cinq gares sont situées sur le territoire de Laval :

- Île-Bigras et Sainte-Dorothée, sur la ligne Montréal–Deux-Montagnes : en 2014, ces deux gares ont connu respectivement une hausse d'achalandage de 3 % et une baisse de 3,5 % par rapport à 2013, pour un total de 163 700 et de 984 400 passagers montants/descendants ;
- De la Concorde, Vimont et Sainte-Rose, sur la ligne Montréal–Saint-Jérôme : en 2014, ces trois gares ont connu respectivement des hausses de 8 %, de 9,8 % et de 8,1 % par rapport à 2013, pour un total de 833 300, de 286 000 et de 490 800 passagers montants/descendants[17].

La ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes est destinée toutefois à un changement de vocation avec la réalisation du projet du REM et la construction d'un nouveau SLR, projet mené par la CDPQ-Infra (filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec) *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).* Ce projet intégré de transport collectif prévoit la mise en place d'un réseau de système léger sur rail (SLR) de 67 km automatisé (sans conducteur) et électrique, reliant la Rive-Nord (dans l'axe Deux-Montagnes), la Rive-Sud, l'aéroport Pierre-Elliot-Trudeau, l'Ouest de l'Île et le centre-ville de Montréal. Selon la CDPQ-Infra, la mise en opération du REM, prévue pour 2020, devrait assurer des départs plus fréquents, susceptibles de faire croitre l'achalandage, en plus de rendre les déplacements plus fluides et rapides et de permettre des gains de temps importants pour les usagers.

Dans le cadre de la consultation publique organisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, la Ville de Laval a déposé un mémoire sur le projet du REM en septembre 2016. Laval préconise une vision axée sur le développement durable, la diminution des gaz à effets de serre (GES), l'électrification des transports et la mobilité active des citoyens et, en ce sens, elle considère que le projet du REM constitue une proposition intéressante. Elle soulève toutefois l'absence d'information permettant d'évaluer avec justesse certains aspects du projet et se préoccupe des enjeux à l'échelle métropolitaine (gouvernance, interconnexion des réseaux, prévision d'achalandage, partage des coûts, etc.) et des enjeux relatifs au territoire lavallois (infrastructures, mobilité active, ambiance sonore, impact visuel, etc.).

Les stations de métro

Depuis 2007, Laval est desservie par le réseau de métro de la STM par le prolongement de la ligne 2 (ligne orange). Cette ligne relie directement Laval à l'île de Montréal et son centre-ville. Trois stations ont été aménagées sur le territoire : Cartier, De la Concorde et Montmorency, station terminale de la ligne orange. Toutes sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les stations Montmorency et De la Concorde sont des stations multimodales. La première donne accès à la majorité des circuits d'autobus de la Société de transport de Laval (STL) ainsi qu'à certains circuits du Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) et de la MRC Les Moulins. La station De la Concorde est directement connectée à la gare de train de banlieue de l'ARTM portant le même nom. Les stations Montmorency et Cartier possèdent également un

---

[17] AGENCE MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Rapport annuel 2014*.

stationnement incitatif qui vise à encourager l'usage du transport collectif pour rejoindre l'île de Montréal. Chacune des trois stations offre des espaces de stationnement pour les vélos.

Bien qu'aucun projet précis n'ait été annoncé, des études pour valider la faisabilité du prolongement de la ligne 2 du métro sur le territoire lavallois sont en cours. Ces analyses portent sur l'ajout de cinq stations supplémentaires à Laval et le « bouclage » de la ligne orange à partir de la station montréalaise Côte-Vertu. Ces cinq nouvelles stations seraient potentiellement réalisées en trois séquences de développement.

Le réseau de transport par autobus

Le service de transport collectif est fourni par la STL, qui assure la desserte du territoire grâce à un parc de plus de 250 autobus, dont la quasi-totalité est à plancher surbaissé. Le réseau de transport par autobus est principalement organisé autour des trois stations de métro, lieux de rabattement de la majorité des circuits. Certains circuits offrent également un service de desserte vers les trains de banlieue. L'aménagement des terminus Montmorency, Cartier et Le Carrefour ont permis d'améliorer les connexions entre les différents circuits d'autobus et la desserte du territoire, et d'offrir de meilleures installations aux usagers. Le terminus Montmorency joue un rôle particulièrement structurant quant à la desserte en transport collectif, puisque plusieurs lignes d'autobus de la STL et du CITL y convergent.

Des axes de rabattement d'autobus traversent le territoire via le réseau autoroutier et assurent la desserte de la Couronne Nord à partir des stations de métro de Laval et de Montréal. Ils empruntent les autoroutes 15, 25 et 440, ainsi que les boulevards Pie-IX (R-125), Saint-Martin Ouest et de l'Avenir. Ces axes de rabattement font partie du réseau de transport en commun métropolitain structurant identifié au PMAD, qui, sur le territoire de Laval, comprend également le métro ainsi que les trains de banlieue. L'A-19 est également identifiée en tant qu'axe de rabattement d'autobus métropolitain à l'étude.

Certains axes routiers du territoire de Laval ont également été identifiés au PMAD comme faisant partie du réseau de transport en commun métropolitain structurant projeté. Il s'agit des boulevards suivants :

- des Laurentides ;
- Curé-Labelle, entre le boulevard Notre-Dame et le pont Marius-Dufresne ;
- Notre-Dame/de la Concorde ;
- Saint-Martin ;
- Pie-IX, entre le boulevard de la Concorde Ouest et le pont Pie-IX.




Station de métro De la Concorde



Station de métro Cartier

La STL offre également certaines lignes d'autobus qui assurent une desserte directe vers Montréal, notamment vers les stations de métro Côte-Vertu, Henri-Bourassa et Radisson et vers certaines gares de la ligne de train Deux-Montagnes.

Afin d'améliorer la fluidité et la rapidité des déplacements des autobus, la STL travaille actuellement à la mise en place de mesures préférentielles pour bus (feux prioritaires, voies d'évitement, voies réservées, etc.) et procédera éventuellement à l'implantation d'un système de bus à haut niveau de service (BHNS) le long de ces axes identifiés au PMAD.

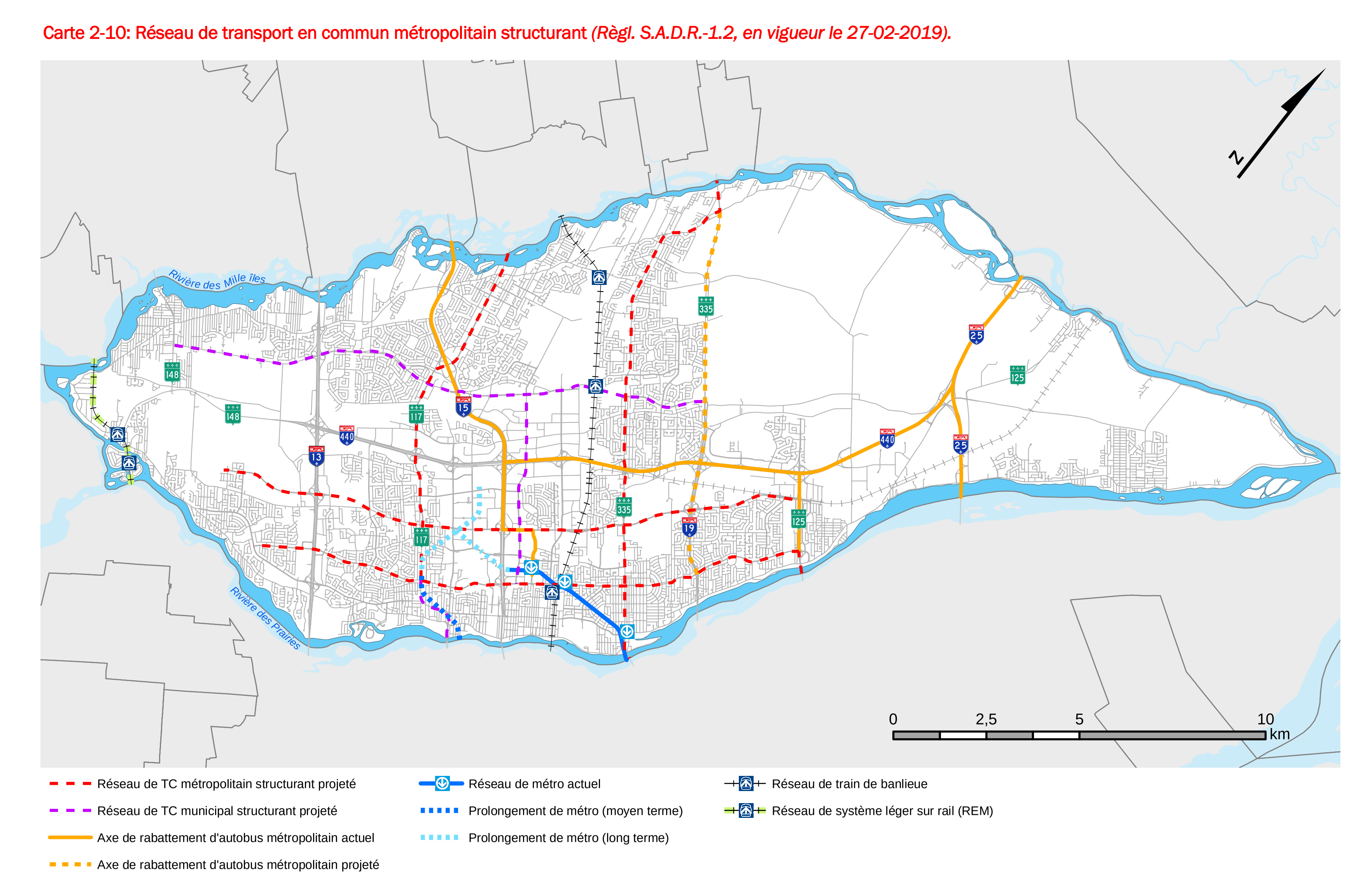
La STL a également identifié deux autres axes de BHNS :

- boulevard Le Corbusier, entre les boulevards Notre-Dame et Dagenais ;
- boulevard Dagenais, entre le boulevard Arthur-Sauvé et l'A-19.

Lorsqu'il sera mis en place, le réseau de transport en commun métropolitain et local structurant permettra d'organiser et de dynamiser toute la desserte du territoire lavallois, notamment pour les secteurs nord ainsi que dans le sud de Laval, le secteur le plus peuplé, qui est donc propice à l'utilisation du transport collectif.

Il est à noter que selon son Plan stratégique 2013-2022, *Du transport collectif à la mobilité durable*, la STL vise à ce qu'une grande partie de son parc d'autobus soit doté de véhicules hybrides ou électriques d'ici 2030.

Carte 2-10: Réseau de transport en commun métropolitain structurant *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*



Les services divers de transport collectif

En plus de sa flotte d'autobus régulière, la STL offre huit circuits de taxi collectif dans les secteurs non desservis par le réseau régulier d'autobus et développe graduellement l'accessibilité des lignes d'autobus régulières pour les personnes en fauteuil roulant, triporteur et quadriporteur grâce à des autobus munis d'une rampe à l'avant. Quatre lignes sont accessibles depuis août 2012, 12 lignes le seront en 2018 et 18 en 2022. La STL vise à doter l'ensemble de ses autobus d'une rampe d'accès d'ici 2026, au fur et à mesure qu'elle fera l'acquisition de nouveaux autobus. Ce service nécessite l'aménagement de plusieurs sections de trottoir sur le territoire de Laval afin d'assurer l'accessibilité et la sécurité aux points d'arrêt désignés de ces lignes d'autobus.

Un service porte à porte par minibus ou taxi est offert à la clientèle nécessitant un transport adapté, sur l'ensemble du territoire. Ce service offert par la STL est effectué à l'aide de 14 minibus adaptés et de 5 non adaptés (pour la clientèle plus mobile), tandis que des taxis accessibles et réguliers viennent combler les autres besoins. Le MTMDET contribue financièrement à la mise en place de services de transport adapté afin de favoriser l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées et à Laval c'est la STL qui a la responsabilité d'organiser ce service.

Depuis janvier 2017, la STL offre la fin de semaine le service de navette 360 desservant une partie du centre-ville de Laval, à partir de la station de métro Montmorency, vers notamment le Cosmodôme, le Carrefour Laval, le Centre Laval et les établissements hôteliers. En période estivale, la ligne 360 est en service 7 jours sur 7. Ce service offert gratuitement se veut un moyen alternatif à la voiture et permet d'encourager la mobilité active.

Toujours dans une approche axée sur la mobilité active, la STL offre gratuitement son service d'autobus aux personnes de 65 ans et plus résidant à Laval.

Le transport scolaire

À l'heure actuelle, Laval regroupe 107 établissements publics d'enseignement primaire et secondaire sous l'égide de deux commissions scolaires et 11 établissements privés. Ce sont ces deux commissions scolaires, soit la Commission scolaire de Laval et la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier ainsi que les établissements privés qui coordonnent le transport scolaire sur le territoire lavallois.

Selon la politique de transport de la Commission scolaire de Laval par exemple, la distance de marche entre l'école et le domicile est de 0,8 km pour les élèves du préscolaire, de 1,6 km pour les élèves du primaire et de 2 km pour les élèves du secondaire. Au-delà de cette distance, l'élève a droit au transport scolaire.

Durant l'année scolaire 2012-2013, environ 35 000 élèves (68,2%)[18], tous niveaux confondus, de ces deux commissions scolaires, utilisent matin et soir le transport scolaire pour effectuer le trajet entre l'école et la maison. Près de 320 chauffeurs parcourent chaque jour environ 28 500 kilomètres dans les rues de Laval pour transporter ces élèves.

Le transport scolaire est assuré par des transporteurs privés et par la Société de transport de Laval. La STL, qui a des ententes de service avec les commissions scolaires lavalloises, assure également le transport de plusieurs institutions scolaires privées. La STL dessert les 12 écoles secondaires publiques et privées suivantes :

- centre L'Impulsion ;
- collège Laval ;
- collège Letendre ;
- Centre de qualification professionnelle et d'entreprenariat de Laval ;
- école Curé-Antoine-Labelle ;

---

[18] MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DU LOISIR ET DU SPORT, *Indicateurs de gestion 2012-2013 – Transport scolaire*, p.91.

- école Georges-Vanier ;
- école Horizon-Jeunesse ;
- école Mont-de-La Salle ;
- école Poly-Jeunesse ;
- école Saint-Maxime ;
- Laval Junior Academy ;
- Laval Senior Academy.

Le transport interurbain

Le territoire de Laval est desservi par trois transporteurs interurbains d'autocars, reliant Laval à certaines grandes régions du Québec, à partir du terminus Cartier, situé sur le boulevard des Laurentides. Ces transporteurs sont les suivants :

- Autobus Galland qui assure la liaison vers la ville de Mont-Laurier, via la route 117 ;
- Maheux vers la région de l'Abitibi-Témiscamingue, via la route 117 ;
- Orléans Express vers la Ville de Québec, via l'autoroute 40.

À ces trois transporteurs interurbains, s'ajoutent la CIT Laurentides (Conseil intermunicipal de transport Laurentides), société de transport desservant les municipalités des Basses-Laurentides et dont certains circuits se rabattent vers les stations de métro Cartier et Montmorency. Le service de transport collectif de la MRC les Moulins (Urbis) qui dessert le territoire de cette MRC, offre également un circuit à partir de Terrebonne, se rabattant au métro Montmorency.

Le covoiturage et l'autopartage

L'ARTM offre un service en ligne de jumelage pour faciliter le covoiturage. L'objectif de cette initiative est de former des équipages de personnes qui habitent le même quartier et se déplacent aux mêmes heures, entre leur résidence et l'un des stationnements incitatifs suivants :

- Le Carrefour
- Cartier ;
- Montmorency ;
- Vimont ;
- Sainte-Rose ;
- Ile Bigras.

L'équipage y bénéficie d'une place de stationnement réservée.

Communauto, en partenariat avec la STL et l'ARMT, offre à Laval neuf stations d'autopartage, aux endroits suivants :

- station 110 : aréna Cartier (100, montée Major) ;
- station 120 : bibliothèque Germaine-Guèvremont (2900, boulevard de la Concorde Est) ;
- station 127 : stationnement adjacent au centre communautaire Saint-Louis-de-Montfort (62, rue Saint-Florent) ;
- station 265 : Maison des arts (1395, boulevard de la Concorde Ouest) ;
- station 266 : stationnement de l'hôtel de ville (1, place du Souvenir) ;
- station 336 : métro Montmorency (section P6 du stationnement extérieur du terminus Montmorency) ;
- station 337 : intersection Saint-Elzéar et Bédard (stationnement situé devant l'église Saint-Elzéar) ;
- station 424 : métro De la Concorde (stationnement de la gare).

La STL offre également à toute entreprise ou organisation lavalloise un service d'accompagnement dans le but d'analyser et d'optimiser les déplacements des employés et de proposer des solutions concrètes afin de réduire leurs émissions de GES.

2.2.2.4 Réseau de transport actif

D'une longueur de près de 190 km, le réseau cyclable de Laval est composé de pistes cyclables ou polyvalentes sur rue ou en site propre (156 km/82%), de bandes cyclables unidirectionnelles et en accotements asphaltés (18 km/10%) et de chaussées désignées (15 km/8%). Ce réseau est surtout utilisé à des fins récréatives et sert peu au transport utilitaire. L'ensemble du réseau cyclable de Laval se caractérise par sa discontinuité et le manque d'interconnexions entre les quartiers, avec les principaux générateurs de déplacements (écoles, lieux d'emploi, pôles commerciaux, etc.) et vers les villes limitrophes.

D'une longueur de près de 40 km, la Route verte représente environ 21 % du réseau cyclable lavallois. Son axe nord-sud traverse le territoire sur une vingtaine de kilomètres et relie Montréal à la Rive-Nord en empruntant les emprises du Canadien Pacifique. D'une vingtaine de kilomètres également, l'axe est-ouest de la Route verte emprunte le boulevard Sainte-Rose vers l'ouest et une partie du boulevard des Mille-Îles vers l'est pour aller se raccorder à d'autres municipalités de la Couronne Nord, créant ainsi un lien direct et continu entre les deux rives de l'île. On note également la présence du Sentier métropolitain cyclable et pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire, dont le tracé projeté parcourt le sud-ouest de l'île Jésus. À ce jour, environ 5,2 km de ce sentier ont été réalisés ; une fois complété, celui-ci s'étendra sur une distance d'environ 16,5 km, entre les villes de Deux-Montagnes et de Montréal (pont Lachapelle).

L'amélioration des liens cyclables entre les différents secteurs de la région métropolitaine est un des objectifs poursuivis par la CMM. Présenté dans le PMAD, le concept de Réseau vélo métropolitain consiste en un réseau de plus de 1 000 km qui intégrerait et compléterait la Route verte et certains tronçons du réseau existant à travers le territoire de la CMM. Conçu à des fins aussi bien utilitaires que de loisirs et touristiques, il donnerait accès aux principaux pôles d'emploi, infrastructures de transport collectif, attraits touristiques et équipements métropolitains. À Laval, le Réseau vélo métropolitain bouclerait le réseau cyclable périphérique de l'île par le développement et l'amélioration du réseau existant et créerait deux grands axes nord-sud, l'un dans l'axe du boulevard Curé-Labelle, l'autre dans celui de l'A-19/boulevard René-Laennec. La Ville compte collaborer activement avec la Communauté métropolitaine de Montréal à la définition et à la réalisation de ce réseau sur son territoire, afin d'encourager la pratique du vélo utilitaire en reliant les pôles d'activité et d'emploi ainsi que les quartiers résidentiels, de façon à augmenter leur accessibilité pour les résidents. À cet effet, elle projette de mettre en place à Laval un réseau cyclable utilitaire de base couvrant le réseau complet, qui serait une réelle offre de remplacement sur le plan du transport. Pour ce faire, elle devra prévoir un espace sécuritaire pour le vélo sur presque tous les tronçons, notamment ceux constituant le réseau artériel métropolitain. La Ville planifie par ailleurs l'aménagement d'un réseau Vélo-express traversant le territoire d'est en ouest et du nord au sud et empruntant un parcours continu, balisé et sécuritaire qui permettrait d'atteindre plus facilement et rapidement les principaux générateurs de déplacements.

L'offre de stationnement pour vélos constitue un élément favorable pour accroître la pratique du vélo. On constate toutefois qu'elle est insuffisante sur les terrains municipaux et publics, et quasi absente sur les terrains commerciaux et les lieux de travail.

Concernant les déplacements piétons, Laval compte plus de 1 070 km de voies piétonnes, tous types confondus. Plusieurs secteurs de la ville sont cependant dépourvus de trottoirs, que ce soit dans des quartiers résidentiels ou industriels, ou encore à certains endroits le long d'artères commerciales. Les piétons marchent alors dans la rue, ce qui peut entraîner un sentiment d'insécurité chez certaines personnes et les décourager de se déplacer à pied.

En adoptant son Plan de mobilité active en juin 2013, la Ville de Laval a manifesté son intention de mettre la mobilité active (marche et vélo) au premier plan de la planification de son territoire. Par la création d'environnements propices à la marche et au vélo, le Plan de mobilité active vise à doubler la part modale de la mobilité active d'ici 2031, pour

atteindre la cible de 14 %. À cet effet, la Ville a adopté un plan directeur de son réseau cyclable et entend le mettre en œuvre en priorisant la connectivité du réseau et son interconnexion aux pôles de quartier, aux aires TOD, au centre-ville, aux secteurs résidentiels denses, aux zones d'emplois et aux autres grands générateurs de déplacements. Ce plan directeur du réseau cyclable de Laval (PDRCL) (voir la carte 2-11) vise notamment à :

- mettre en place un réseau utilitaire fonctionnel à court terme ;
- poursuivre le développement du réseau cyclable récréotouristique ;
- assurer une planification intégrée et concertée des interventions pour une cohabitation harmonieuse entres les transports en commun et les cyclistes ;
- contribuer au développement du réseau cyclable à l'échelle métropolitaine.

Le PDRCL propose la mise en place d'un réseau cyclable composé d'axes superstructurants (directs et rapides pour les déplacements utilitaires connectés aux grands générateurs de déplacements), d'axes structurants (transit modéré desservant directement ou indirectement les grands générateurs de déplacements) et d'axes de desserte locale ou récréative.

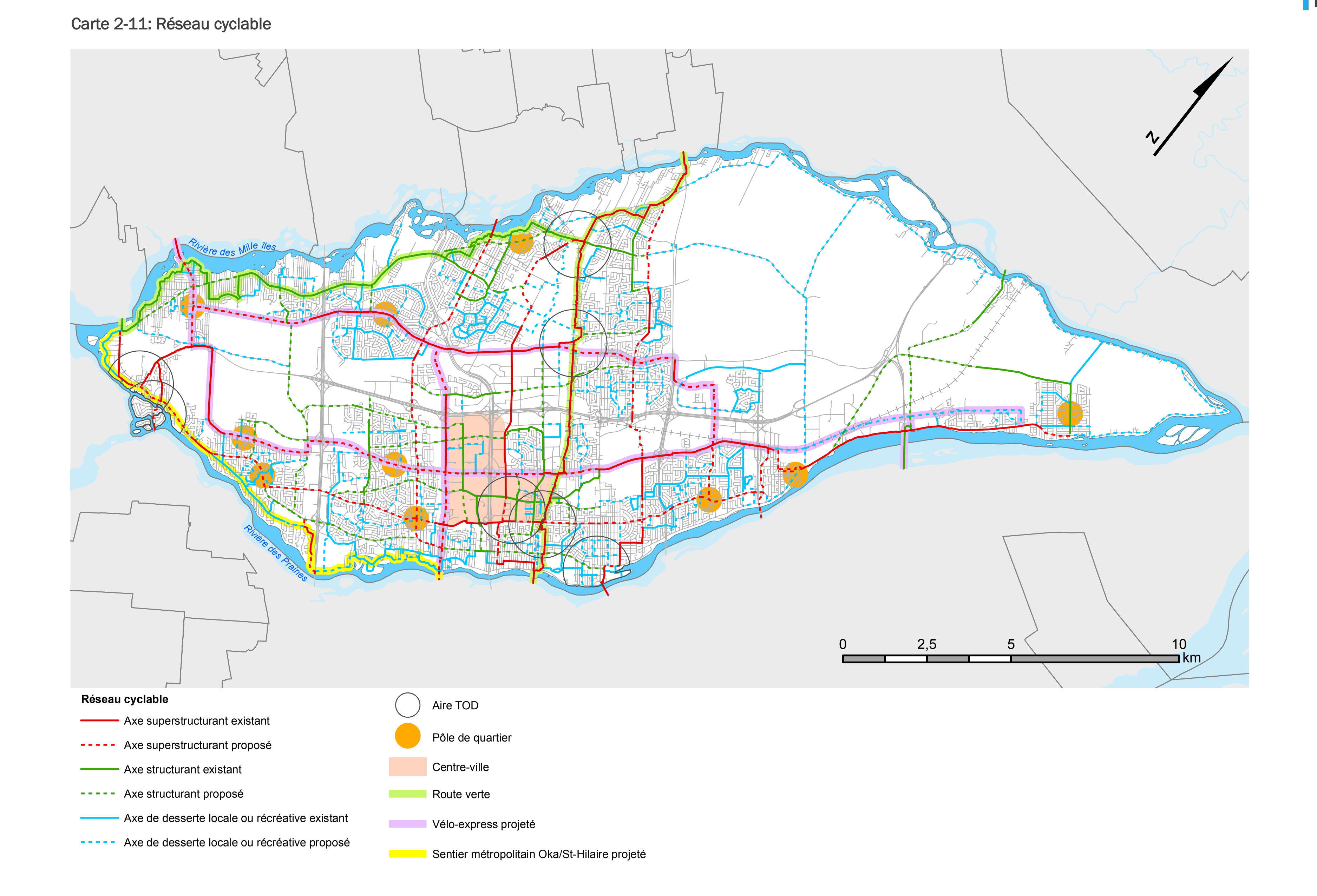
De plus, la Ville travaille actuellement à l'élaboration d'une étude d'opportunité sur les déplacements piétonniers et souhaite également mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (vitesse, avancées de trottoirs, marquage au sol, traverses, etc.) permettant de faciliter la cohabitation entre les différents usagers de la route et d'améliorer les conditions pour les piétons et les cyclistes.





Réseau de transport actif

Carte 2-11: Réseau cyclable



2.2.2.5 RÉSEAU DE VÉHICULES HORS ROUTE

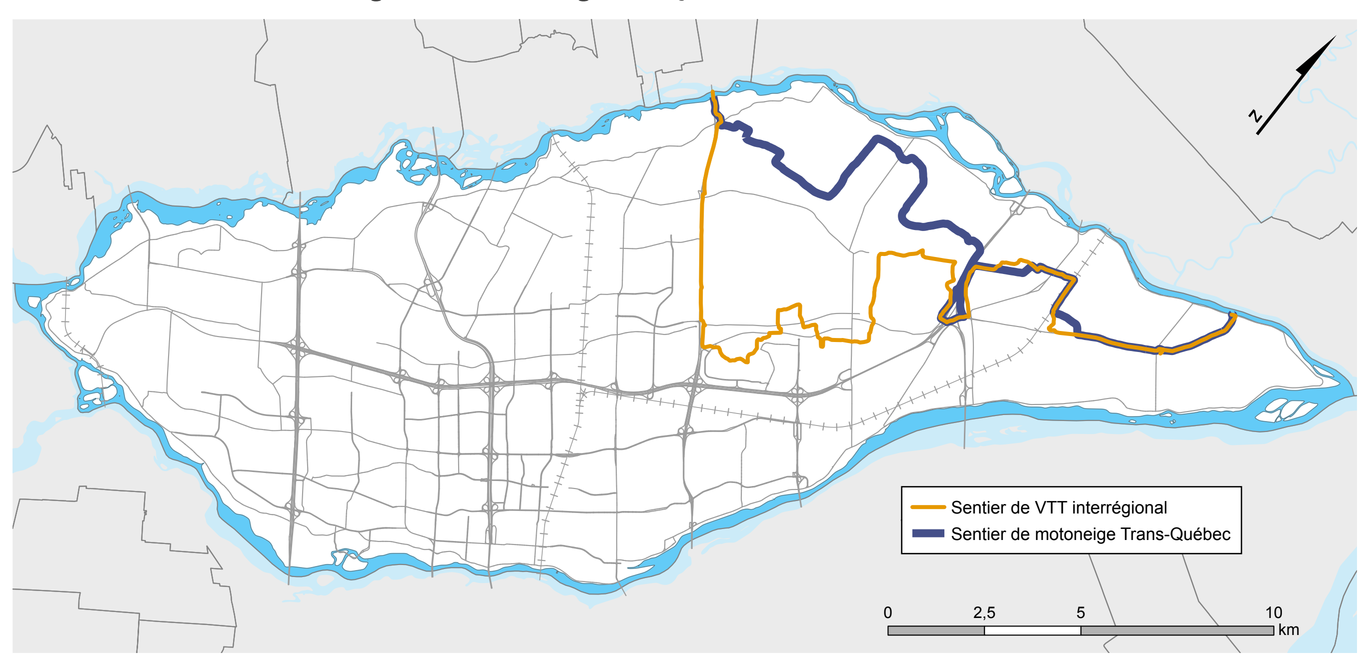
Depuis de nombreuses années, les activités des véhicules hors route (VHR), essentiellement les motoneiges et les véhicules tout-terrain (VTT), sont structurées et encadrées par un club de motoneige, un club de quad et le Service de police de Laval.

En 2014, le Club VTT Quad Laval et le Club de motoneige Laval comptaient respectivement 750 et 737 membres. Malgré une diminution significative du nombre de membres du Club VTT QUAD Laval (- 46 % depuis 2004) et une stagnation de celui du Club de motoneige Laval, le nombre de véhicules tout-terrain immatriculés à Laval a augmenté de 140 %, passant de 2 881 véhicules en 1999 à 6 923 en 2014, alors que le nombre de motoneiges immatriculées s'est accru d'environ 60 %, passant de 2 156 en 1999 à 3 418 en 2014. La période d'activité de ces deux clubs s'étend chaque année du 15 décembre au 31 mars.

Sur le territoire de Laval, les sentiers qui relèvent du Club de motoneige Laval totalisent une longueur de 80 km dans le secteur est de l'île, dont 26 km sont interrégionaux. Les sentiers qui sont du ressort du Club VTT Quad Laval totalisent quant à eux une longueur de 80 km, dont 33 km interrégionaux.

Les tracés sont déposés annuellement par chacun des clubs et acceptés par la Ville de Laval, sauf le tracé de 26 km du sentier de motoneige Trans-Québec, qui est permanent.

Carte 2-12 : Sentiers de VTT interrégional et de motoneige Trans-Québec



2.2.2.6 PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

Cette section présente la desserte du territoire par tous les modes de transport, dans le but de dresser le portrait des déplacements des personnes et des biens à Laval.

L'étude de la mobilité des personnes repose sur l'analyse des différentes éditions de l'Enquête Origine-Destination (OD) menées par l'AMT (maintenant ARTM). Réalisées au moyen d'entrevues téléphoniques, ces études visent à dresser un portrait de l'ensemble des déplacements faits par les résidents de la région, peu importe le moyen de transport utilisé. Effectuées tous les cinq ans depuis 1970, les enquêtes OD montréalaises couvrent un territoire de plus en plus grand, qui s'étend sur toute la région métropolitaine. Dans le cadre de ces enquêtes, le territoire lavallois est découpé en huit secteurs :

- Laval Ouest ;
- Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac ;
- Chomedey ;
- Sainte-Rose, Fabreville ;
- Vimont, Auteuil ;
- Pont-Viau, Laval-des-Rapides ;
- Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul ;
- Saint-François.

De plus, la Ville travaille simultanément au développement d'une politique du stationnement et d'un plan de transport durable qui permettront de raffiner encore davantage l'arrimage entre les déplacements actuels et projetés et les réseaux permettant de les effectuer.

Tendances récentes lavalloises

Avant d'entreprendre l'étude des déplacements, il convient de souligner des récentes tendances concernant les conducteurs et le parc automobile susceptibles d'influencer l'état des déplacements dans les prochaines années

Évolution du nombre de titulaires d'un permis de conduire[19], Québec et Laval, 2004 à 2014

Parmi la population lavalloise, 63 % est titulaire d'un permis de conduire : cette proportion, qui est dans la moyenne québécoise, demeure stable depuis le début des années 2000. Certains changements semblent toutefois s'opérer au sein de la population selon les groupes d'âge.

Depuis le début des années 1990, on observe une baisse du taux de détenteurs d'un permis de conduire chez les jeunes. Ce phénomène est vécu en Amérique du Nord, mais également au Québec et à Laval comme l'illustre le graphique de la figure 2-11.

Près de la moitié des Lavallois de moins de 25 ans ne possède pas de permis de conduire. La proportion de titulaires dans ce groupe est effectivement de 52,6 % alors que la moyenne québécoise est de 55,4 %. Chez les 25 à 44 ans, la proportion de titulaires d'un permis de conduire a diminuée constamment au cours des dix dernières années suivant la moyenne québécois à cet égard. La proportion des personnes de 65 ans ou plus, titulaire d'un permis de conduire est en progression au Québec. Elle l'est également à Laval, mais de façon moins marquée.

Les raisons expliquant la baisse du taux de possession d'un permis de conduire chez les jeunes n'ont pas encore été clairement identifiées. Le coût du permis, les cours de conduite obligatoires, l'amélioration de la desserte du transport

---

[19] Il faut souligner qu'il s'agit ici des titulaires d'un permis de conduire, soit les personnes autorisées à conduire sur les routes et non des propriétaires d'un véhicule automobile.

collectif ou encore la popularité des téléphones intelligents sont autant d'hypothèses formulées pour expliquer le phénomène. On ignore également si les jeunes renoncent effectivement au permis de conduire ou s'ils ne font qu'en reporter l'acquisition. On peut toutefois y voir une occasion de sensibiliser une génération à d'autres modes de transport que l'automobile.

Figure 2-11 : Titulaires de permis de conduire, par groupe d'âge, 2004-2014 (%)

100,0
90,0
80,0
70,0
60,0
50,0
40,0
2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014
16 à 24 ans (Laval)
16 à 24 ans (Qc)
25 à 44 ans (Laval)
25 à 44 ans (Qc)
45 à 64 ans (Laval)
45 à 64 ans (Qc)
65 ans ou + (Laval)
65 ans ou + (Qc)
Pop. totale (Laval)
Pop. totale (Qc)

Sources : Institut de la statistique du Québec et Société de l'assurance automobile du Québec.

Évolution du parc automobile lavallois

Les différentes éditions de l'Enquête OD permettent de suivre l'évolution du parc automobile des ménages lavallois.

Entre 1998 et 2013, les données des enquêtes OD indiquent que le nombre d'automobiles par personne était supérieur à Laval que dans l'ensemble du territoire des enquêtes. Cet écart tend toutefois à diminuer puisque la croissance du ratio lavallois est maintenant moindre que celle de l'ensemble du territoire d'enquête.

Les taux de possession d'une automobile les plus faibles sont observés dans les quartiers Chomedey, Pont-Viau et Laval-des-Rapides, des quartiers centraux plus denses, plus mixtes et mieux desservis en transport collectif. Il s'agit également des quartiers avec des populations comportant des proportions plus importantes de jeunes et d'aînés, avec des revenus plus limités, moins susceptibles de posséder un véhicule.

Le secteur comprenant les quartiers Pont-Viau et Laval-des-Rapides se distingue par sa faible progression du ratio d'automobile par personne. De 1998 à 2013, la croissance du nombre d'automobiles par personne a été de 7,7 % soit la moitié de la moyenne lavalloise (15,1 %). Elle s'explique par une croissance négative ou très faible entre 2003 et 2008. Cette performance coïncide avec l'entrée en service du prolongement du métro en 2007. La faible croissance entre 2008 et 2013 dans le quartier Chomedey mérite également d'être mentionnée.

Tableau 2-11 : Taux de possession d'une automobile

Secteur d'étude	Automobile par personne				Évolution			
	1998	2003	2008	2013	1998-2003 (%)	2003-2008 (%)	2008-2013 (%)	1998-2013 (%)
Laval Ouest	0,55	0,58	0,62	0,64	5,5	6,9	3,2	16,4
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	0,55	0,57	0,59	0,61	3,6	3,5	3,4	10,9
Chomedey	0,51	0,53	0,57	0,58	3,9	7,5	1,8	13,7
Sainte-Rose, Fabreville	0,57	0,58	0,61	0,65	1,8	5,2	6,6	14,0
Vimont, Auteuil	0,56	0,58	0,61	0,63	3,6	5,2	3,3	12,5
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	0,52	0,56	0,55	0,56	7,7	(1,8)	1,8	7,7
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	0,53	0,57	0,59	0,62	7,5	3,5	5,1	17,0
Saint-François	0,53	0,57	0,58	0,64	7,5	1,8	10,3	20,8
Laval	**0,53**	**0,56**	**0,58**	**0,61**	**5,7**	**3,6**	**5,2**	**15,1**
Territoire complet de l'enquête OD	0,47	0,50	0,54	0,57	6,4	8,0	5,6	21,3

Source : Agence métropolitaine des Transports. *Enquête Origine-Destination 1998, 2003, 2008 et 2013.*

Entre 2003 et 2013, la croissance du parc automobile a dépassé celle du nombre de ménages (calculés en termes de logements dans les enquêtes OD), et ce, dans tous les secteurs lavallois. Les croissances les plus faibles sont observées dans les secteurs de Pont-Viau, Laval-des-Rapides et de Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul.

Tableau 2-12 : Comparaison de la croissance des logements et des automobiles entre 2003 et 2013

Secteur d'étude	Logis			Autos		
	2003	2013	2003-2013 (%)	2003	2013	2003-2013 (%)
Laval Ouest	8 060	10 026	24,4	12 940	17 800	37,6
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	8 604	11 875	38,0	13 994	21 300	52,2
Chomedey	28 550	34 510	20,9	37 015	49 500	33,7
Sainte-Rose, Fabreville	19 519	23 285	19,3	31 144	41 500	33,3
Vimont, Auteuil	16 950	19 735	16,4	27 436	33 500	22,1
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	32 715	33 801	3,3	41 813	43 800	4,8
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	10 610	10 795	1,7	15 522	17 000	9,5
Saint-François	7 595	10 450	37,6	12 989	19 800	52,4
Laval	**132 602**	**154 476**	**16,5**	**192 856**	**244 200**	**26,6**

Source : Agence métropolitaine des Transports. *Enquête Origine-Destination 2003*, et 2013.

Dans les secteurs de Vimont/Auteuil, Pont-Viau/Laval-des-Rapides et Saint-François, la proportion de ménages sans véhicule a augmenté entre 2003 et 2013.

La proportion de ménage avec trois voitures a augmenté dans tous les quartiers de 43 % à 132 %, celle des ménages avec quatre automobiles et plus, de 12 % à 330 %, sauf dans Pont-Viau et Laval-des-Rapides où elle est demeurée stable (1,4 %).

Ces taux d'augmentation doivent être remis en perspective en raison de la faiblesse des pourcentages impliqués, mais il demeure qu'en 2003, l'AMT estimait que 1 % des ménages de Sainte-Dorothée et Laval-sur-le-Lac possédait quatre véhicules et plus alors qu'en 2013, cette proportion était de 4,3 %.

Tableau 2-13 : Logements selon le nombre d'automobiles possédées (%)

Secteur d'étude	2003					2013					2003-2013				
	NB D'AUTOMOBILE(S)					NB D'AUTOMOBILE(S)					(%)				
	0	1	2	3	4 & +	0	1	2	3	4 & +	0	1	2	3	4 & +
Laval Ouest	7,4	39,2	44,5	6,1	2,9	5,1	35,4	43,9	9,3	6,2	31,1	9,7	1,3	52,5	113,8
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	5,3	36,9	49,5	7,4	1,0	4,1	33,5	46,9	11,2	4,3	22,6	9,2	5,3	51,4	330,0
Chomedey	13,6	50,2	30,7	4,2	1,3	11,8	46,2	32,3	6,9	2,8	13,2	8,0	5,2	64,3	115,4
Sainte-Rose, Fabreville	5,7	41,0	44,3	7,0	2,1	3,6	36,0	44,5	11,9	4,1	36,8	12,2	0,5	70,0	95,2
Vimont, Auteuil	4,3	42,6	43,2	7,8	2,2	4,9	40,4	39,5	11,8	3,5	14,0	5,2	-8,6	51,3	59,1
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	15,2	49,9	29,4	4,2	1,4	16,8	47,8	27,3	6,7	1,4	10,5	4,2	-7,1	59,5	0,0
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	10,6	44,4	36,8	5,8	2,4	7,9	43,0	37,1	8,3	3,7	-25,5	3,2	0,8	43,1	54,2
Saint-François	2,2	43,0	44,1	6,8	3,9	2,5	32,0	45,3	15,8	4,4	13,6	25,6	2,7	132,4	12,8
Laval	**9,8**	**45,4**	**37,3**	**5,7**	**1,9**	**8,8**	**41,4**	**37,1**	**9,4**	**3,3**	**10,2**	**-8,8**	**-0,5**	**64,9**	**73,7**

Source : Agence métropolitaine des Transports. *Enquête Origine-Destination 2003 et 2013.*

Analyse évolutive des déplacements

Mobilité des personnes

D'après les résultats de l'enquête Origine-Destination 2013[20], le territoire lavallois est le point d'origine de plus de 800 000 déplacements quotidiens. Plus précisément, Laval produit au total 809 400 déplacements par jour (24 heures), tous motifs et tous modes confondus. Par ailleurs, si l'on retranche les déplacements pour retour au domicile, le territoire lavallois produit 53 500 déplacements de plus qu'il n'en attire (ceux à destination de Laval).

Depuis 1998, les déplacements quotidiens sont passés de 689 535 à 809 400, soit une augmentation de 120 000 déplacements. Cette progression de 17 % est toutefois moindre que celle de la population qui a augmenté de près de 23 % au cours de la période 1998-2013.

Déplacements par motif

La répartition des déplacements, selon le motif, est demeurée similaire depuis 1998 : un déplacement sur cinq se fait pour le travail et un déplacement sur dix se fait pour les études ou le magasinage.

Entre 1998 à 2013, la croissance des déplacements vers Laval a dépassé celle des déplacements produits, et ce, pour tous les motifs à l'exception du magasinage et des retours au domicile. Les déplacements produits pour le travail et les études ont progressé respectivement de 22 564 et 9 828 en 15 ans, tandis que ceux attirés ont cru de 30 579 et 13 880. Ces résultats sont conséquents avec la croissance des lieux d'emplois et d'études à Laval et de l'attrait qu'ils génèrent.

Quant à la croissance plus faible des déplacements à destination de Laval (+ 3 818) pour le magasinage que ceux émanant de cette dernière (+ 5 991), différentes hypothèses peuvent être avancées pour l'expliquer : l'émergence et la consolidation de pôles commerciaux à l'extérieur de l'île Jésus, des achats effectués avec moins de déplacements (optimisés), etc.

---

[20] AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, *Enquête Origine-Destination 2013*. « La mobilité des personnes dans la région de Montréal, version 13.2a », 2015.

Tableau 2-14 : Déplacements produits et attirés selon le motif, 24 heures, tous modes confondus, 1998 à 2013 (%)

Motif (24 h - tous modes)	Produits				Attirés			
	1998	2003	2008	2013	1998	2003	2008	2013
	(%)							
Travail	19,5	21,9	21,3	19,4	13,4	15,6	16,2	15,2
Études	10,9	10,9	11,0	10,5	8,9	9,0	8,9	9,3
Loisir	8,4	7,1	6,6	7,5	7,9	6,7	6,3	7,3
Magasinage	10,4	8,7	7,7	9,6	11,3	9,2	8,4	10,1
Autres (sauf retour)	11,3	10,9	12,4	13,0	10,2	10,0	11,9	12,6
Retour au domicile	39,6	40,8	41,1	40,0	48,4	49,5	48,4	46,6
Total (nb)	689 535	670 075	685 973	809 400	688 675	669 429	684 955	808 300

Source : Agence métropolitaine des Transports. *Enquête Origine-Destination* 1998, 2003, 2008 et 2013.

La répartition des déplacements, selon le motif, varie sur le territoire lavallois puisque certains quartiers comptent davantage de générateurs de déplacements (lieux d'emplois ou d'étude, établissements commerciaux ou de santé, etc.) que d'autres. L'étude plus détaillée des résultats de l'Enquête OD de 2013 permet de constater que les quartiers de Chomedey, Pont-Viau et Laval-des-Rapides constituent des destinations de choix pour tous motifs confondus. Les quartiers de Sainte-Rose, Fabreville, Duvernay et Saint-Vincent-de-Paul attirent néanmoins un nombre appréciable de déplacements pour les études. La localisation des générateurs de déplacements, ces équipements, établissements ou institutions, dont la fréquentation occasionne un nombre significatif de déplacements sera abordée plus loin dans le présent portrait.

Tableau 2-15 : Déplacements produits et attirés par le territoire lavallois selon le motif, 24 heures, tous modes confondus, 2013

SECTEURS	MOTIF DES DÉPLACEMENTS									
	TRAVAIL		ÉTUDES		AUTRES*		RETOUR AU DOMICILE		TOTAL	
	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)
Déplacements produits										
Laval Ouest	10 475	25,7	5 824	14,3	13 988	34,4	10 434	25,6	40 722	100,0
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	14 510	19,4	8 024	10,7	20 134	26,9	32 106	42,9	74 774	100,0
Chomedey	30 202	15,7	16 031	8,3	59 282	30,8	86 957	45,2	192 472	100,0
Sainte-Rose, Fabreville	24 934	21,7	15 187	13,2	34 479	30,0	40 295	35,1	114 895	100,0
Vimont, Auteuil	21 145	25,8	11 688	14,2	27 048	33,0	22 176	27,0	82 057	100,0
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	32 007	16,4	15 019	7,7	55 591	28,4	92 938	47,5	195 555	100,0
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	11 371	18,5	5 558	9,1	18 818	30,6	25 655	41,8	61 401	100,0
Saint-François	11 411	25,7	7 324	16,5	12 538	28,2	13 157	29,6	44 431	100,0
Laval	**156 055**	**19,4**	**84 655**	**10,5**	**241 880**	**30,0**	**323 718**	**40,1**	**806 307**	**100,0**
Déplacements attirés										
Laval Ouest	3 257	8,0	1 951	4,8	9 115	22,5	26 210	64,7	40 533	100,0
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	11 295	15,0	4 120	5,5	26 326	35,1	33 324	44,4	75 065	100,0
Chomedey	36 169	18,8	12 637	6,6	67 253	35,0	76 345	39,7	192 403	100,0
Sainte-Rose, Fabreville	11 604	10,1	11 346	9,9	30 249	26,4	61 235	53,5	114 434	100,0
Vimont, Auteuil	5 801	7,1	5 027	6,2	19 970	24,6	50 477	62,1	81 275	100,0
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	40 976	20,9	20 068	10,3	62 167	31,8	72 491	37,0	195 703	100,0
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	8 590	14,0	8 550	14,0	17 968	29,4	26 060	42,6	61 168	100,0
Saint-François	4 867	11,0	3 011	6,8	9 234	20,9	27 011	61,2	44 124	100,0
Laval	**122 559**	**15,2**	**66 710**	**8,3**	**242 282**	**30,1**	**373 153**	**46,4**	**804 705**	**100,0**

** Loisir, visite d'ami/parenté, magasinage, reconduire quelqu'un, chercher quelqu'un, sur la route et autre.*

Source : Agence métropolitaine des Transports. Enquête Origine-Destination 2013.

Les déplacements à l'intérieur du territoire lavallois comptent pour la majorité des déplacements. Plus de trois déplacements sur cinq (62,9 %) se font l'intérieur du territoire lavallois.

Le tableau 2-16 présente les déplacements entre les différents secteurs lavallois selon leur poids dans l'ensemble des déplacements émanant de chaque secteur. Pour chacun d'eux, les déplacements à l'intérieur de Laval sont indiqués. Les secteurs de Chomedey et de Pont-Viau/Laval-des-Rapides sont ceux attirant le plus de déplacements en provenance de Laval.

Tableau 2-16 : Déplacements à l'intérieur du territoire lavallois tous les motifs, 24 heures, tous modes confondus (%)

Origines	Destinations								
	LAVAL OUEST	SAINTE-DOROTHÉE, LAVAL-SUR-LE-LAC	CHOMEDEY	SAINTE-ROSE, FABREVILLE	VIMONT, AUTEUIL	PONT-VIAU, LAVAL-DES-RAPIDES	DUVERNAY, SAINT-VINCENT-DE-PAUL	SAINT-FRANÇOIS	LAVAL
	(%)								
Laval Ouest	22,9	5,4	9,3	12,7	--	9,4	--	--	62,3
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	2,4	29,2	14,6	2,5	--	8,6	--	--	59,8
Chomedey	0,7	5,7	36,7	3,7	1,4	12,3	1,8	0,9	63,2
Sainte-Rose, Fabreville	1,5	3,1	10,7	35,1	1,6	10,8	2,0	--	65,0
Vimont, Auteuil	--	2,3	10,0	3,6	30,9	12,8	2,8	1,7	64,4
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	--	3,1	12,3	2,8	2,8	36,0	5,1	1,0	63,5
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	--	2,4	8,4	--	--	13,9	32,0	3,3	63,0
Saint-François	--	--	6,5	--	2,5	8,7	11,8	23,7	56,3
Laval	**2,2**	**5,8**	**16,5**	**8,4**	**5,3**	**16,5**	**5,5**	**2,5**	**62,9**

-- : Résultat statistiquement non significatif.
Source : Agence métropolitaine des Transports. Enquête Origine-Destination 2013.

Déplacements en pointe du matin

Au cours d'une journée, c'est principalement lors de la période de pointe du matin que les réseaux de transport sont les plus sollicités et que des problématiques de congestion surviennent s'ils ne sont pas en mesure de répondre à la demande. Cette période mérite donc une attention particulière notamment pour identifier les principales destinations et tenter d'améliorer les réseaux de transports.

Il convient toutefois de mentionner qu'il peut arriver que certains tronçons soient davantage sollicités en période de pointe de l'après-midi, en raison de la configuration ou du tracé des rues et de certaines contraintes physiques. À titre d'exemples, le boulevard Le Corbusier, entre le boulevard Dagenais et l'autoroute A-440, et le boulevard Curé-Labelle entre les autoroutes A-15 et A-440.

Le tableau 2-17 présente les déplacements émanant de Laval durant la période de pointe du matin, et ce, pour tous les motifs et les modes de transport confondus. Les résultats sont indiqués en pourcentage pour illustrer l'ampleur des flux vers les différentes destinations. Dans certains cas, les données recueillies dans le cadre des sondages de l'Enquête 2013 sont insuffisantes pour être significatives sur le plan statistique.

Plus de la moitié des déplacements effectués de Laval le matin, se font à destination de Laval. Cette proportion tend à être légèrement plus importante pour les déplacements faits depuis la partie nord de l'île, bordée par la rivière des Milles îles. Les secteurs de Chomedey et de Pont-Viau, Laval-des-Rapides ressortent comme les destinations lavalloises notamment pour les déplacements associés au travail.

En dehors de Laval, les déplacements en période de pointe du matin se font principalement à destination de la partie centrale de l'île de Montréal (16,7 %) et du centre-ville de Montréal (10,4 %). La partie ouest de l'île de Montréal (9,4 %) exerce un effet attractif sur les secteurs situés dans l'ouest de l'île Jésus. Quant au centre-ville de Montréal, il est une destination d'importance pour les secteurs pourvus des équipements structurants de transport en commun comme des gares ou stations de métro.

La couronne nord[21] de Montréal attire 4,9 % de tous les déplacements lavallois et 7,3 % des déplacements pour le seul motif « travail ». La couronne nord a un effet attractif, particulièrement pour les secteurs Laval-Ouest, Sainte-Rose/Fabreville et Saint-François.

---

[21] Dans l'Enquête Origine-Destination, la couronne nord correspond à la portion du territoire d'enquête situé dans les régions administratives des Laurentides et de Lanaudière.

Tableau 2-17 : Déplacements lavallois, tous motifs confondus sans retour au domicile, PPAM, tous modes confondus, 2013 (%)

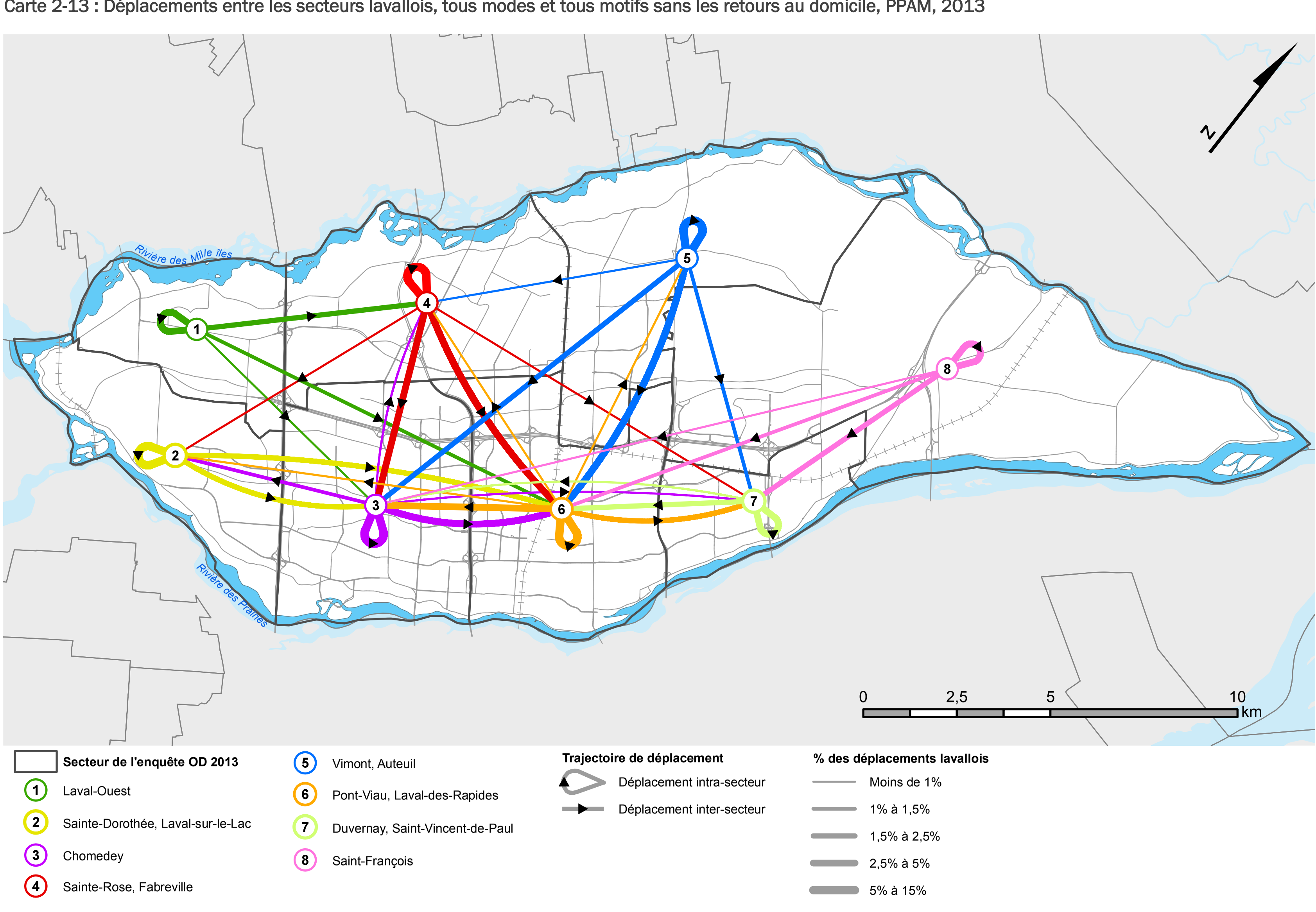
ORIGINES	DESTINATIONS LAVALLOISES									DESTINATIONS HORS-LAVAL						
	LAVAL OUEST	SAINTE-DOROTHÉE, LAVAL-SUR-LE-LAC	CHOMEDEY	SAINTE-ROSE, FABREVILLE	VIMONT, AUTEUIL	PONT-VIAU, LAVAL-DES-RAPIDES	DUVERNAY, SAINT-VINCENT-DE-PAUL	SAINT-FRANÇOIS	LAVAL	MONTRÉAL CENTRE-VILLE	MONTRÉAL CENTRE	MONTRÉAL EST	MONTRÉAL OUEST	RIVE-SUD	COURONNE NORD	COURONNE SUD
	(%)															
Laval Ouest	22,7	--	7,6	11,4	--	9,9	--	--	57,6	6,7	10,3	--	13,4	--	8,2	--
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	--	26,3	11,2	--	--	8,0	--	--	50,8	12,4	15,8	--	14,0	--	4,4	--
Chomedey	--	3,4	32,6	1,7	--	8,9	2,4	--	50,9	9,6	19,0	2,1	14,4	--	3,1	--
Sainte-Rose, Fabreville	--	1,9	7,6	31,0	--	12,5	2,7	--	57,8	8,1	14,7	2,4	8,0	--	7,5	--
Vimont, Auteuil	--	--	8,8	2,9	27,0	12,5	4,3	--	57,1	10,2	17,1	4,5	5,6	--	4,1	--
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	--	2,2	8,2	2,1	2,3	31,8	5,8	--	53,5	13,7	18,0	3,1	8,1	--	2,9	--
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	--	--	5,3	--	--	11,2	27,9	--	49,9	11,7	18,5	8,6	4,5	--	5,3	--
Saint-François	--	--	5,7	--	--	7,7	13,3	21,4	52,0	9,4	17,5	8,1	5,2	--	7,2	--
Laval	**2,2**	**4,5**	**12,5**	**7,5**	**4,7**	**14,4**	**5,8**	**2,3**	**53,9**	**10,4**	**16,7**	**3,5**	**9,4**	**0,7**	**4,9**	**0,4**

-- : Résultats statistiquement non significatifs.

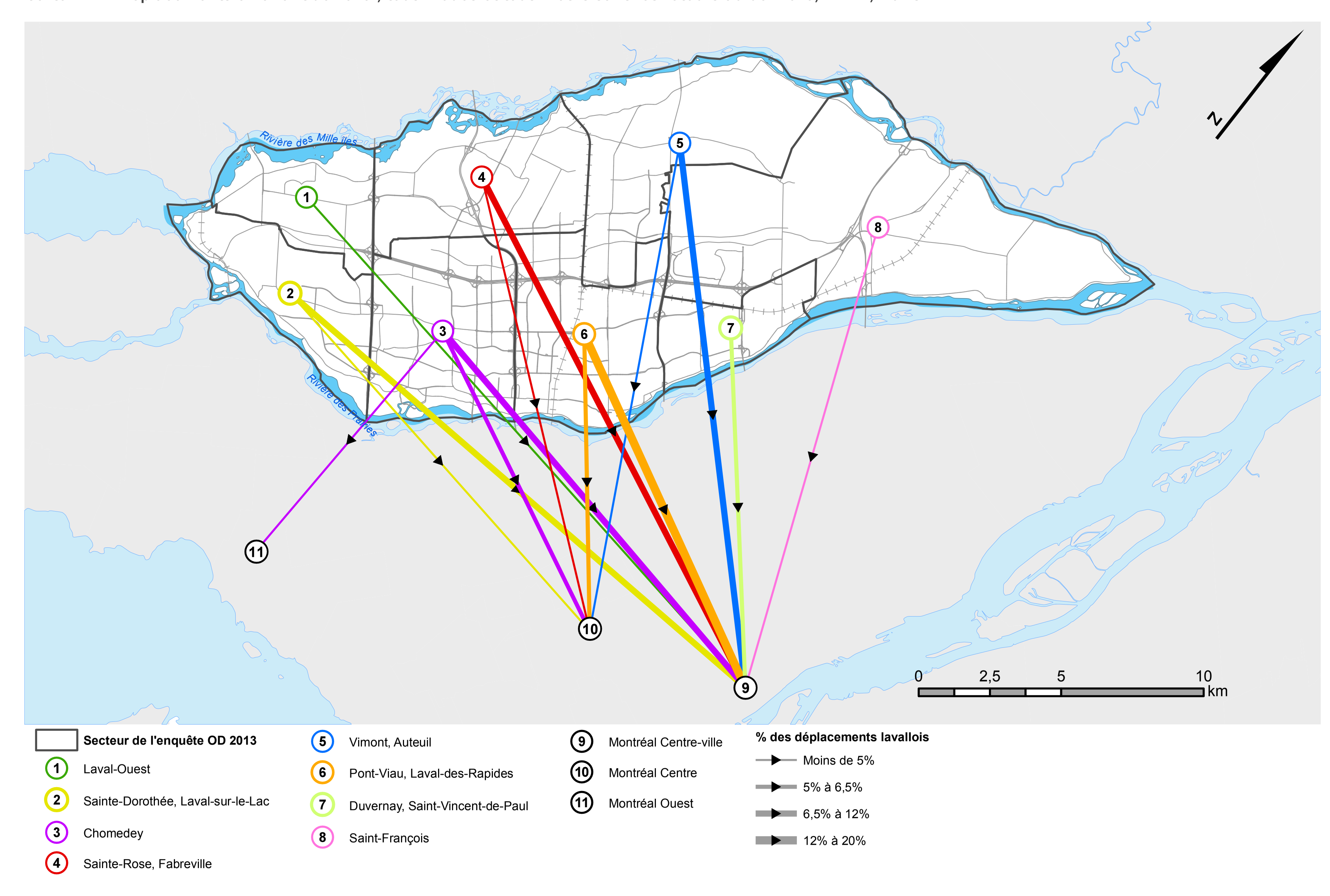
Source : Agence métropolitaine des Transports. *Enquête Origine-Destination 2013.*

Les résultats de l'Enquête OD permettent de constater que les déplacements lavallois se font principalement vers le centre-sud de l'île Jésus. Les déplacements vers l'extérieur de Laval se font essentiellement vers le sud, vers Montréal. De plus, les déplacements vers Montréal tendent à respecter une séparation est-ouest ; ainsi les déplacements émanant des secteurs ouest de Laval se font davantage vers les secteurs à l'ouest du centre-ville de Montréal. De la même façon, les déplacements de l'est de Laval vont davantage vers l'est de Montréal. Ces liaisons sont illustrées aux cartes 2-13 et 2-14 où seuls les déplacements d'ampleur statistiquement significative sont retenus.

Carte 2-13 : Déplacements entre les secteurs lavallois, tous modes et tous motifs sans les retours au domicile, PPAM, 2013



Carte 2-14: Déplacements émanant de Laval, tous modes et tous motifs sans les retours au domicile, PPAM, 2013



Déplacements par mode

Le tableau suivant permet de constater l'importance de l'automobile dans les déplacements sur le territoire de Laval. Il présente l'évolution des déplacements produits et attirés par Laval selon les modes de transport au cours des 15 dernières années.

Tableau 2-18 : Déplacements produits et attirés (sans les retours), par mode de transport, tous motifs, 24 heures

MODES (24 h - tous motifs sauf les retours)	ANNÉES							
	1998		2003		2008		2013	
	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)
Déplacements produits								
Motorisés	382 690	92,0	372 879	93,9	380 664	94,1	458 900	94,5
Automobile	330 031	79,3	319 269	80,4	315 005	77,9	391 500	80,6
Transport collectif	35 024	8,4	36 481	9,2	51 844	12,8	62 700	12,9
Autres motorisés	24 457	5,9	24 320	6,1	25 386	6,3	19 400	4,0
Non motorisés	33 369	8,0	23 788	6,0	23 550	5,8	26 100	5,4
Autres	120	0,0	107	0,0	21	0,0	900	0,2
Total	**415 950**	**100,0**	**396 923**	**100,0**	**404 559**	**100,0**	**485 600**	**100,0**
Déplacements attirés								
Motorisés	322 231	90,8	314 423	93,0	330 172	93,3	405 600	93,9
Automobile	282 623	79,6	274 515	81,2	283 987	80,2	359 800	83,3
Transport collectif	17 971	5,1	18 011	5,3	24 273	6,9	31 800	7,4
Autres motorisés	23 070	6,5	23 212	6,9	24 033	6,8	18 000	4,2
Non motorisés	32 829	9,2	23 669	7,0	23 402	6,6	25 900	6,0
Autres	33	0,0	62	0,0	32	0,0	600	0,1
Total	**355 074**	**100,0**	**338 149**	**100,0**	**354 023**	**100,0**	**432 100**	**100,0**

Source : Agence métropolitaine des Transports. *Enquête Origine-Destination 1998, 2003, 2008 et 2013.*





Autoroute des Laurentides (A-15)

L'automobile

L'automobile demeure le principal mode de transport dans les déplacements produits sur le territoire lavallois, représentant 80,6 % de ceux-ci. Cette proportion est demeurée relativement stable depuis 1998, mais le nombre de déplacements quotidiens fait en automobile a augmenté d'environ 24 % au cours des cinq dernières années, en hausse de 75 000 déplacements. Autre constat, la part de l'automobile dans les déplacements attirés sur le territoire lavallois semble en progression.

La croissance des déplacements pourrait notamment s'expliquer par la croissance des déplacements faits en période de pointe du matin pour aller déposer ou chercher quelqu'un, un phénomène en hausse de 45 % à l'échelle métropolitaine. Elle pourrait également être attribuable à la croissance de la population combinée à l'augmentation du taux de motorisation des ménages lavallois.

Le transport collectif

Les Lavallois utilisent le transport collectif pour près de 13 % de tous leurs déplacements. L'utilisation du transport en commun est en progression constante depuis 1998. L'entrée en service du prolongement du métro pourrait expliquer cette bonne progression et l'enquête 2013 a permis de constater que le taux d'utilisation s'est légèrement amélioré alors que d'autres secteurs de la région métropolitaine ont connu des baisses.

Les déplacements produits en transport collectif représentent le double de ceux attirés ce qui signifie que les non-Lavallois n'utilisent autant pas le transport collectif pour se rendre à Laval. La situation semble s'améliorer puisque le nombre de déplacements vers Laval en transport collectif a pratiquement doublé au cours des 15 dernières années et que la part de ce mode de transport augmente au fil des années.

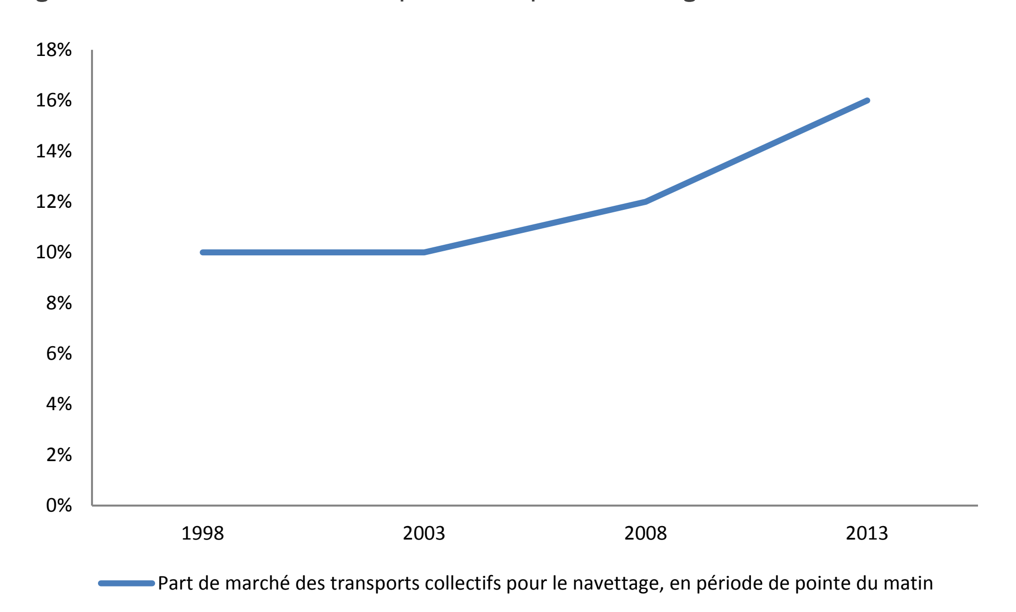
Le prolongement de la ligne 2 du métro sur le territoire de Laval est de loin l'investissement le plus important dans le système de transport collectif et celui qui a eu le plus d'impact sur sa structure actuelle. L'implantation des trois stations de métro et l'aménagement de stationnements incitatifs ont amené le réseau de transport collectif lavallois à s'articuler principalement autour des stations de métro de Laval, plutôt que de celles de l'île de Montréal. La desserte de la population vers le centre-ville de Montréal s'est accrue et les temps de déplacement ont considérablement diminué.

L'arrivée du métro à Laval a exigé un réaménagement majeur du réseau de la STL et l'optimisation des lignes d'autobus, afin de tirer profit des gains de temps permis par les nouvelles infrastructures de transport. La STL a décidé d'augmenter de façon très importante ses services à l'arrivée du métro : l'offre s'est accrue de près de 35 % entre 2007 et 2012, et le réseau d'autobus est passé de 34 à 43 circuits. La majorité d'entre eux se rabattent actuellement sur ces stations ainsi que sur les gares de train de banlieue. En 2015, la STL estimait l'achalandage de son réseau à 21,6 millions de déplacements (voir la figure 2-13). Si l'arrivée du métro en 2007 a provoqué une chute prévisible en raison du report de la clientèle vers le métro, l'augmentation de l'offre et la réorganisation des circuits en complémentarité avec le réseau de métro ont atténué cet effet ; l'achalandage a connu une progression marquée de 2010 à 2013 et s'est stabilisé depuis.

L'arrivée de grands générateurs de déplacements à proximité de la station de métro Montmorency, bien desservie par le réseau STL, et la fermeture de terrains de stationnement aux abords de cette station pourrait également avoir contribué à la progression des déplacements en transport collectif.

Le navettage, qui correspond aux déplacements domicile-travail, constitue environ 90 % des déplacements en transport collectif. Depuis 2003, l'utilisation du transport collectif à Laval pour effectuer ce type de déplacements quotidiens est en hausse. On observe une augmentation plus prononcée depuis 2008 (+ 4 %), à cause de l'arrivée du métro sur le territoire (voir la figure 2-12).

Figure 2-12 : Part de marché du transport collectif pour le navettage



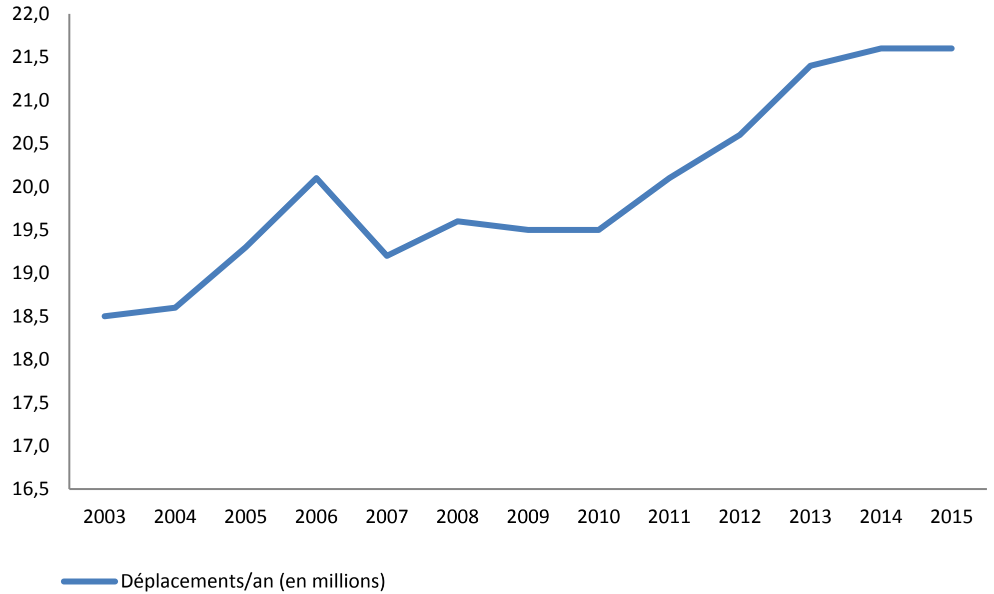
Source : Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine-Destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, version 13.2a., 2015.





Autobus de la STL

Figure 2-13 : Évolution de l'achalandage de la STL entre 2003 et 2015



Source : Société de transport de Laval, *Rapports d'activités des différentes années.*

Les déplacements actifs

La proportion des déplacements actifs (non motorisés) a diminué au cours des années parce que leur nombre stagne tandis que la somme des déplacements augmente.

Le réseau tertiaire de Laval a généralement été conçu de façon à limiter la vitesse automobile et à réduire le trafic de transit. Ainsi retrouve-t-on de nombreuses rues en boucle ou qui se terminent en cul-de-sac ; c'est un réseau à connectivité limitée qui a notamment pour effet de rallonger et de décourager les déplacements actifs. Plusieurs quartiers comptant ce type de réseau de rues ont néanmoins des passages piétonniers qui permettent de réduire les détours inutiles. Ces passages ont toutefois des impacts limités particulièrement en hiver parce que leur entretien est plus difficile à effectuer que celui des trottoirs. Ces derniers devraient donc être priorisés pour favoriser les déplacements actifs.

En 2013, le territoire lavallois était à l'origine de 49 945 déplacements actifs par jour, tous modes et motifs confondus (26 100 en excluant les retours au domicile). Plus de 97 % d'entre eux avaient également Laval pour destination[22]. Ce sont donc des déplacements internes. Une analyse plus poussée des résultats de l'Enquête O-D permet de constater que les déplacements actifs sont circonscrits à l'intérieur de leur secteur d'origine. Ils sont donc limités en termes de distance parcourue.

Environ 5,4 % des déplacements (excluant les retours) sont effectués en transport actif à Laval[23]. Cependant, ce pourcentage est moindre dans certains quartiers, dont Chomedey et Laval Ouest (voir le tableau 2-19). La marche dépasse largement le vélo : plus de 90 % des déplacements actifs sont effectués à pied. Selon le Plan de mobilité active de Laval, on estimait cependant qu'en 2008, la quasi-totalité (95 % des déplacements à pied des Lavallois faisaient moins de 2 km[24]).

---

[22] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Rapport de monitoring du PMAD - Édition 2015*, 2015, 164 p.

[23] Selon l'enquête *Origine-Destination 2013*, *Le Rapport de monitoring du PMAD* de la CMM fait plutôt état de 6,3 % en incluant les retours au domicile.

[24] VILLE DE LAVAL, Plan de mobilité active de Laval, 2013, 60 p.

En 2008, le nombre de déplacements à vélo sur une période de 24 heures s'élevait à 3 714, passant en 2013 à un total de 4 327 déplacements, ce qui constitue une variation de plus de 16,5 %. Tous motifs confondus, la part modale des déplacements à vélo en 2013 était de l'ordre de 0,5 %. Cette faiblesse, qui pourrait s'expliquer par la méthodologie de l'Enquête O-D qui dresse un portrait des déplacements lors d'une journée type en semaine. Le réseau cyclable lavallois donne principalement accès aux parcs et aux espaces verts, et est plutôt orienté vers une utilisation récréative ; la Route verte constitue d'ailleurs 23 % du réseau. Ce faisant les déplacements à vélo sont plus susceptibles de survenir durant les fins de semaine.

Les 229 000 cyclistes lavallois sont assidus, près des deux tiers d'entre eux enfourchent leur vélo au moins une fois par semaine et parcourent une distance moyenne de 40 km par semaine, soit 3 km de plus que la moyenne québécoise[25]. La moitié des cyclistes lavallois (49 %) utilisent leur vélo à des fins utilitaires, comme moyen de transport. La part modale des déplacements à vélo pour le travail demeure néanmoins minime : à peine 0,5 % des Lavallois choisissent ce mode de transport, un chiffre deux fois moins important que la moyenne québécoise[26].

Déplacements selon les quartiers lavallois

La popularité des différents modes de transport varie également selon les quartiers. Les données de l'enquête 2013 indiquent que le secteur Pont-Viau, Laval-des-Rapides se distingue avec la plus faible part des déplacements en automobile (75,8 %) et les plus fortes parts des déplacements en transports collectif (17,5 %) et actif (7 %). Il s'agit également du secteur qui attire le plus de déplacements pour chaque mode de transport recensés.

Sans surprise, les déplacements ayant pour origine des secteurs qui disposent d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue sont plus souvent effectués en transport collectif que ceux qui proviennent de zones moins bien desservies. Néanmoins, certains secteurs comme Chomedey, qui dispose d'une bonne desserte en transport collectif et est situé relativement près du réseau de métro, affichent une performance relativement faible (voir le tableau 2-19). On peut penser que la proximité de l'autoroute fait dans ce cas concurrence au transport collectif.





Déplacements actifs

[25] VÉLO Québec, L'état du vélo à Laval en 2015, 11 p.

[26] VILLE DE LAVAL, Plan de mobilité active de Laval, 2013, 60 p.

Tableau 2-19 : Déplacements produits et attirés (sans les retours), par mode de transport, tous motifs, 24 heures, 2013

SECTEUR	MODE DES DÉPLACEMENTS							
	AUTOMOBILE*		TRANSPORT COLLECTIF*		BIMODAL		TRANSPORT ACTIF*	
	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Déplacements produits								
Laval Ouest	25 196	83,2	3 323	11,0	1 005	3,3	1 242	4,1
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	34 474	80,8	5 630	13,2	1 767	4,1	2 419	5,7
Chomedey	87 873	83,3	11 286	10,7	2 185	2,1	4 557	4,3
Sainte-Rose, Fabreville	61 195	82,0	8 814	11,8	2 548	3,4	4 129	5,5
Vimont, Auteuil	48 004	80,2	8 351	13,9	2 191	3,7	2 991	5,0
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	77 753	75,8	17 910	17,5	2 634	2,6	7 204	7,0
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	29 653	83,0	4 180	11,7	1 117	3,1	2 066	5,8
Saint-François	24 732	79,1	3 172	10,1	705	2,3	1 445	4,6
Laval	**388 880**	**80,6**	**62 666**	**13,0**	**14 152**	**2,9**	**26 053**	**5,4**
Déplacements attirés								
Laval Ouest	12 589	87,9	289	2,0	88	0,6	1 127	7,9
Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac	36 433	87,3	1 606	3,8	223	0,5	2 915	7,0
Chomedey	99 861	86,0	6 947	6,0	646	0,6	4 693	4,0
Sainte-Rose, Fabreville	42 663	80,2	2 535	4,8	221	0,4	4 217	7,9
Vimont, Auteuil	25 179	81,8	1 052	3,4	190	0,6	2 820	9,2
Pont-Viau, Laval-des-Rapides	101 488	82,4	14 862	12,1	1 726	1,4	6 537	5,3
Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	27 220	77,5	4 191	11,9	521	1,5	2 125	6,1
Saint-François	14 083	82,3	315	1,8	104	0,6	1 398	8,2
Laval	**359 517**	**83,3**	**31 797**	**7,4**	**3 719**	**0,9**	**25 832**	**6,0**

* Un déplacement peut avoir été comptabilisé dans d'autres modes si plusieurs modes de transport ont été utilisés. La somme des parts de marché peut donc ne pas égaler 100 %.
Source : Agence métropolitaine des Transports. *Enquête Origine-Destination 2013.*

L'étude des données de l'enquête OD 2013 permet de constater que lorsque les Lavallois utilisent le transport collectif c'est principalement pour se rendre dans le secteur Pont-Viau, Laval-des-Rapides, au centre-ville de Montréal, dans d'autres secteurs montréalais limitrophes à Laval ou situés le long de la branche est de la ligne orange du métro.

Déplacements de transit

En raison de sa localisation dans la région métropolitaine, entre l'île de Montréal et la couronne nord, et du nombre limité de liens nord-sud en dehors de l'île Jésus, Laval accueille quotidiennement une importante circulation de transit. Encore une fois, les données de l'Enquête OD permettent d'en savoir plus sur l'ampleur du phénomène.

En 2013, près de 131 350 déplacements émanaient quotidiennement de la Couronne Nord vers les autres régions durant la période de pointe du matin. En faisant abstraction des déplacements provenant des secteurs situés à l'est de

la couronne nord[27], plus susceptibles de transiter par l'autoroute 40, le nombre de déplacements entrant dans l'île Jésus s'établissait à 103 300 dont 93 700 effectués en automobile. De ce nombre, 34 400 étaient à destination de Laval (32 900 en automobile) ce qui permet d'estimer que chaque matin, 68 900 déplacements traversent l'île Jésus dont 60 800 en automobile.

En 1998, la circulation de transit était estimée à 43 200 déplacements quotidiens en pointe du matin, dont 40 000 faits en automobile, soit une croissance de 60 % en 15 ans. Ce phénomène s'explique en partie par la croissance qu'a connue la couronne nord au cours de cette période.

Bien qu'une partie importante de cette circulation emprunte le réseau autoroutier, une part non négligeable transite par le réseau lavallois dont l'avenue Papineau, la montée Champagne et les boulevards Arthur-Sauvé, Chomedey, Curé-Labelle, des Laurentides et Dagenais (entre les boulevards Arthur-Sauvé et Curé-Labelle). Cette circulation de transit est définitivement une variable à prendre en compte dans la conception du réseau routier lavallois.

Transport des marchandises

Les entreprises manufacturières et les commerces ne peuvent penser prospérer sans pouvoir compter sur une desserte adéquate en transport lourd principalement assurée par le camionnage et, dans une moindre mesure, les services ferroviaires.

Les voies les plus utilisées par les véhicules lourds sont celles des autoroutes 15 et 13, où les débits de circulation en 2014 variaient respectivement de 6 760 à 8 900 et de 4 250 à 9 180 camions par jour en période estivale (variation selon le tronçon d'autoroute emprunté). Cependant, de nombreuses voies à fort débit de circulation sont également concernées (voir le tableau 2-20).

Tableau 2-20 : Débit de circulation journalière estivale de camions

VOIE DE CIRCULATION	DÉBIT DE CIRCULATION JOURNALIÈRE ESTIVALE DE CAMIONS
Autoroute des Laurentides (A-15)	6 750 à 8 900
Autoroute Chomedey (A-13)	4 250 à 9 180
Autoroute Papineau (A-19)	366 à 1 140
Autoroute Jean-Noël-Lavoie (A-440)	1 240 à 7 800
Autoroute 25 (A-25)	420 à 7 280
Boulevard Curé-Labelle/R-117	240 à 600
Boulevard Arthur-Sauvé/R-148	426
Boulevard Pie-IX/R-125	1 860
Montée Masson	180
Rue Principale/montée Champagne	630
Boulevard Chomedey	300
Boulevard des Laurentides	540
Avenue Papineau/R-335	960 à 2 100

Source : Ministère des Transports du Québec, *Direction de Laval–Mille-Îles*, avril 2014

[27] Lavaltrie, Lanoraie, Crabtree, Joliette, Notre-Dame-des-Prairies, St-Charles-Borromée, St-Paul, St-Pierre, St-Thomas, Repentigny, Charlemagne, L'Assomption, Saint-Sulpice, L'Épiphanie (village) et L'Épiphanie (paroisse).

Depuis quelques années, le transport de marchandises fait de plus en plus appel à la notion d'intermodalité pour faciliter le transbordement d'un mode à l'autre (transport routier, ferroviaire, portuaire, aéroportuaire). Cette réflexion a mené à la création de pôles logistiques. Ces sites sont compris à l'intérieur de parcs industriels à vocations multiples liées à la distribution, à l'entreposage et au traitement des marchandises.

La mise en relation de toutes les échelles de distribution et d'approvisionnement (locale, régionale, internationale) est généralement assurée par la présence d'un terminal intermodal ferroviaire ou portuaire. Par le volume et le type des activités qui s'y déroulent, ces pôles génèrent un flux important de déplacements. Conséquemment, ces plateformes logistiques aux dimensions importantes posent certains problèmes d'intégration dans la trame urbaine et d'interface avec les autres fonctions urbaines.

Actuellement, aucun pôle logistique n'est identifié sur le territoire lavallois. Toutefois, certains facteurs devraient être considérés dans le choix de la localisation des futurs pôles logistiques : il s'agirait de privilégier un accès direct aux différents réseaux de transport et d'aménager une zone tampon pour minimiser les impacts des activités du site[28].
Enfin, nonobstant l'intermodalité croissante, il demeure que le réseau routier constitue une infrastructure essentielle au transport des marchandises. La congestion routière impose un coût direct et indirect à la performance des entreprises et des mesures doivent être envisagées pour assurer une libre circulation des marchandises sur le territoire. Cet enjeu prend une importance toute particulière lorsque l'on considère qu'il existe peu d'alternatives au réseau routier pour le transport des marchandises à Laval. À l'opposé, les personnes peuvent délaisser le réseau routier pour recourir à d'autres modes de transport en site propre (transport collectif ou actif).

Générateurs de déplacements

Localisation des principaux générateurs de déplacements

Le territoire lavallois compte de nombreux équipements de transport de même que des établissements industriels, commerciaux et institutionnels susceptibles de générer des volumes importants de déplacements tant en raison de l'achalandage de la clientèle que du nombre d'emplois qu'on y retrouve.

Tableau 2-21 : Principaux générateurs de déplacements

Catégorie	Générateurs de déplacements
Transport	• Station de métro • Gare • Terminus d'autobus • Stationnement incitatif
Économie	• Industrie • Entreprise • Établissement de recherche
Commerce	• Centre commercial • Commerce de proximité
Santé	• Hôpital • Clinique médicale • Établissement du réseau de la santé (CLSC, CHSLD)

[28] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Plan d'aménagement et de développement,* 2012, p.164.

Catégorie	Générateurs de déplacements
Éducation	• Campus universitaire • CÉGEP • Centre de formation professionnelle • École secondaire • École primaire
Administration publique	• Administration municipale • Administration provinciale • Administration fédérale
Culture et communauté	• Bibliothèque • Institution muséale • Lieu de diffusion culturel • Lieu de culte • Garderie
Sport et loisir	• Parc • Équipement sportif

La localisation de ces établissements et équipements est indiquée aux cartes 2-34 à 2-37 ainsi qu'un plan des pôles d'emplois (carte 2-4).

La préparation du Plan de mobilité active a été l'occasion d'analyser la localisation des grands générateurs de déplacement sur le territoire lavallois et d'en tirer des constats. Les grands générateurs de déplacements sont concentrés au sein de pôles de quartiers, correspondant souvent à d'anciens noyaux villageois, et dans le secteur central de l'île Jésus.

Les grands générateurs à vocation économique et commerciale comme les parcs industriels et les pôles commerciaux sont principalement situés le long des autoroutes 13, 15 et 440. La localisation des équipements de santé et d'éducation, de même que culturels et sportifs, varie selon leur vocation et leur rayon de desserte. Ainsi, les garderies et les écoles primaires sont disséminées de façon relativement homogène à l'intérieur du tissu urbain. Les écoles secondaires, les bibliothèques, les équipements sportifs de quartiers et les lieux de culte sont davantage implantés le long de rues collectrices formant souvent de petits pôles (lieu de culte, école, bibliothèque). On les retrouve également au sein de pôles de quartier et le long de grands boulevards comme des Laurentides, avec d'autres générateurs à plus grand rayonnement comme des CSLC et d'autres établissements culturels ou communautaires. Enfin, les équipements de portée régionale comme les établissements d'enseignement supérieur ou gouvernementaux se retrouvent principalement au centre de l'île dans le quadrilatère formé par le boulevard Curé-Labelle à l'est, l'autoroute A440 au nord, l'autoroute A19 à l'est et la rivière des Prairies au sud.

La concentration d'importants générateurs de déplacements dans le secteur central est en adéquation avec le réseau de transport de la STL dont les lignes d'autobus se rabattent aisément sur les trois stations de métro. Cette concentration se reflète dans le nombre élevé de déplacements vers les quartiers Chomedey et Pont-Viau, Laval-des-Rapides, et ce, pour tous les modes de transport.

La concentration de générateurs de déplacements dans des pôles de quartier où l'on retrouve une mixité de fonctions urbaines favorise les déplacements de courtes distances à pied ou à vélo. On constate ces regroupements au sein des anciens villages de Sainte-Rose, Saint-Vincent-de-Paul, Saint-Martin, Sainte-Dorothée et le secteur situé à proximité de l'intersection des boulevards Saint-Elzéar et des Laurentides.

Aux grands établissements commerciaux et aux pôles d'emplois s'ajoutent les secteurs qui accueilleront la croissance démographique anticipée.

Les parties du territoire encore disponibles au développement urbain résidentiel sont généralement situées à proximité des artères structurantes du territoire, dans leur prolongement ou dans leur complétion. Elles sont identifiées au concept d'organisation spatiale du chapitre 3. Le développement de ces secteurs est peu susceptible de modifier la répartition des générateurs de déplacement sur le territoire en dehors de l'ajout de certains équipements et établissement de portée très limitée (ex. école primaire).

Le développement de ces secteurs gagnera à s'arrimer à une offre de transport collectif performante, cela d'autant plus que les résultats de l'Enquête OD semblent indiquer que l'entrée en service du métro aurait eu des impacts positifs sur les taux de motorisation (diminution) et d'utilisation du transport en commun (augmentation).

De plus, de manière à avoir l'espace suffisant pour accueillir la croissance démographique anticipée, le redéveloppement de certaines parties du territoire à proximité des artères structurantes apparait comme incontournable. Non seulement cette option accroit le potentiel d'accueil du territoire urbanisé pour de nouveaux ménages, mais elle le fait dans des milieux comportant une mixité de fonctions, favorisant ainsi des déplacements courts et non motorisés. Il s'agit également de secteurs déjà bien desservis en transport collectif et où on retrouve également plusieurs générateurs de déplacements

Aménagements piétons aux abords des générateurs de déplacements

La présentation du réseau de transport actif (section 2.2.2.4) a notamment fait état d'améliorations à apporter afin de favoriser les déplacements actifs. L'étude des générateurs de déplacements ne fait que rappeler la nécessité de tels aménagements.

Force est de constater que plusieurs grands générateurs de déplacements sont situés dans des secteurs peu ou mal aménagés pour ce type de déplacements. À titre d'exemple, certaines gares sont peu ou non connectées au réseau de trottoirs et des sentiers piétonniers informels sont observés aux abords de certaines d'entre elles. Dans certains quartiers, des trottoirs sont présents uniquement dans les abords immédiats des écoles primaires et pas au-delà.

L'absence d'aménagements piétons ne constitue pas uniquement un obstacle à la facilité et à la sécurité de l'accès aux générateurs de déplacements. En hiver, l'absence de trottoirs peut aussi constituer un obstacle aux déplacements en transport collectif puisque la grande majorité de ceux-ci est immédiatement suivie ou précédée des déplacements actifs comme la marche.

La complétion des aménagements piétons devrait être réalisée en priorisant les secteurs comportant les plus fortes densité et intensité de générateurs de déplacements plutôt qu'en fonction de la demande actuelle, qui peut être très faible justement en raison de l'absence d'aménagements.

D'autres générateurs de déplacement sont desservis par un réseau de trottoirs, mais le manque d'échelle humaine des lieux peut décourager les déplacements actifs. Ces générateurs de déplacements sont implantés au sein de vastes îlots bordés par de larges artères à fort débit circulation. C'est le cas notamment dans le secteur central où la densification devrait contribuer aux déplacements actifs.

Ainsi, les aménagements pour les piétons devraient être priorisés notamment dans les secteurs structurants comme le centre-ville, les aires TOD et les noyaux villageois. Certains sites ponctuels devraient également être privilégiés, soit ceux où les trames de rues non perpendiculaires allongent les parcours piétonniers pour les déplacements utilitaires où des liens piétonniers stratégiques pourraient être aménagés.

La qualité des aménagements doit également être considérée. Nombre de trottoirs sont étroits et pourvus de multiples entrées charretières créant un effet de montagnes russes (pentes latérales et longitudinales élevées).

Les exercices de planification détaillée aux abords des grands générateurs de déplacement seront l'occasion de revoir les aménagements piétons et cyclistes pour favoriser l'accroissement des déplacements actifs et l'accessibilité universelle.

Stationnement

Au moment d'effectuer un déplacement, l'utilisation de l'automobile est souvent tributaire de la présence d'un espace de stationnement à destination. Conséquemment, l'étude de l'offre et de la demande en stationnement est un outil pertinent pour comprendre et éventuellement tenter d'influencer le recours à des modes de transport alternatifs à l'automobile. Dans ce domaine, la Ville ne possède toutefois pas encore toutes les informations nécessaires lui permettant de dresser un portrait complet de l'offre en stationnement sur son territoire. Différentes problématiques ont néanmoins été identifiées.

Certains secteurs comptent une offre de stationnement qui est doublée et non optimisée parce que les exigences de la réglementation d'urbanisme, quant au nombre de cases de stationnement hors-rue à fournir, ne sont pas adaptées à la présence d'espaces de stationnement sur rue. Cette situation est notamment observée aux abords des cliniques médicales et de l'Hôpital de la Cité-de-la-santé dont les stationnements hors-rue sont tarifés et sous-utilisés parce qu'une partie importante des usagers préfère stationner gratuitement leur véhicule sur la rue.

Des zones de stationnement réservées aux résidents détenteurs de vignettes ont d'ailleurs été instaurées à proximité de grands générateurs de déplacement comme les stations de métro et l'Hôpital de la Cité-de-la-santé. D'autres zones pourraient devoir être créées pour accommoder les résidents dans les secteurs de plus fortes densités.

L'abondance d'espaces de stationnement non tarifés peut également expliquer l'importance des déplacements automobile sur le territoire. Les espaces de stationnement tarifés sont rares (stationnements de l'ARTM, Collège Montmorency, Université de Montréal, Place Laval, cliniques médicales et hôpital de la Cité-de-la-santé) et situés dans les secteurs les plus denses du territoire.

La demande réelle de stationnement doit également être étudiée de façon détaillée. La mise en relation de l'offre et de la demande permettra d'identifier des opportunités de consolidation.

La Ville envisage l'adoption d'une politique du stationnement, mais celle-ci devra pouvoir s'appuyer sur un portrait plus complet de l'offre de stationnement, de l'utilisation réelle et des enjeux associés notamment aux nouvelles technologies. L'état des connaissances demeure donc à documenter.

État des réseaux

À l'instar du réseau autoroutier, le réseau artériel et local lavallois est confronté à des problèmes de congestion routière. Les effets de débordement de la congestion sur le réseau autoroutier peuvent en expliquer une partie, mais ils tirent principalement leur source de l'effet combiné de l'étalement urbain et du positionnement de Laval, entre Montréal et sa couronne nord. Les déplacements sur le territoire lavallois sont donc fortement pendulaires et concentrés dans des directions précises (vers le sud en pointe du matin et vers le nord en pointe de fin d'après-midi). Ce patron de déplacements entraîne un besoin pour des capacités de transport importantes sur de courtes périodes.

Certains axes est-ouest du réseau municipal connaissent également des problèmes de fonctionnalité et de congestion en raison du fort volume de circulation brut et du manque de capacité routière causé par des discontinuités ou des étranglements du réseau artériel ou des conditions particulières. Parmi ces cas, on recense l'étranglement des boulevards Saint-Martin et du Souvenir vers l'ouest au niveau de Curé-Labelle et de Chomedey, respectivement, ainsi que l'étranglement du boulevard Notre-Dame entre Curé-Labelle et Chomedey. Des problématiques importantes de refoulement sont notées également sur le boulevard Bellerose au niveau de la voie ferrée causées par l'absence de continuité du boulevard Dagenais et la dynamique d'arrivée des trains de banlieue.

Selon la destination des usagers certains axes très fortement sollicités n'ont pas toujours d'alternatives autoroutières. Parmi ceux-ci, on retrouve le boulevard des Laurentides utilisé par les citoyens des quartiers Auteuil ou Vimont pour accéder au centre-ville et pour qui emprunter l'autoroute 19 constitue potentiellement un détour. Le boulevard Curé-

Labelle est un autre exemple puisqu'au nord de l'autoroute 440, il est le seul lien d'accès direct à tout le secteur de Fabreville entre les autoroutes 13 et 15.

La configuration du réseau tertiaire lavallois généralement conçu pour limiter la vitesse automobile et réduire le trafic de transit impose aussi certaines contraintes à la fluidité des déplacements. La connectivité limitée des rues locales allonge et décourage les déplacements actifs en plus de limiter le rayonnement du réseau de transport collectif. Différentes interventions sont à prévoir pour améliorer cette situation et favoriser directement ou indirectement les modes de transport alternatifs à l'automobile. Toutefois elles ne sauraient pouvoir être réalisées à court ou moyen terme.

Bilan et perspectives

Les 30 000 nouveaux ménages anticipés d'ici 2031 auront certainement un impact sur le portrait des déplacements. Ceux-ci dépendront notamment de la distribution de cette croissance démographique sur le territoire et du calendrier de développement urbain qui dépendent de plusieurs facteurs, dont la capacité et la disponibilité des réseaux d'infrastructures municipaux.

Les projections démographiques font état d'une croissance anticipée de la population en âge de travailler si bien que le départ à la retraite de la génération du baby-boom ne devrait pas entrainer de facto une diminution du nombre de déplacements en périodes de pointe. La croissance des déplacements, tout particulièrement ceux en période de pointe du matin, devrait donc se poursuivre en raison de l'augmentation anticipée de la population en âge de travailler d'ici 2031. L'accroissement de la population retraitée devrait également influencer à la hausse le nombre des déplacements faits en dehors des périodes de pointe. Ces phénomènes démographiques combinés à d'autres, sociaux comme le télétravail ou technologiques comme les véhicules sans conducteur, complexifient l'équation permettant d'arrimer la planification des transports et du territoire.

La plus récente Enquête OD a révélé une augmentation importante des déplacements automobiles sur le territoire qui semble être le reflet de la croissance démographique et économique lavalloise, mais aussi de l'augmentation du taux de motorisation. L'Enquête indique également une légère augmentation des parts de marché du transport collectif. La bonification de l'offre de transport en commun combinée à d'autres actions notamment la réduction de l'offre de stationnement peut donc convaincre les usagers à se déplacer autrement.

Les deux tiers des déplacements lavallois se font à Laval. Il s'agit de déplacements courts offrant un potentiel marqué pour accroître la part des déplacements actifs et consolider le réseau de transport collectif.

Dans ce contexte, la Ville entend mener des interventions pour desservir des secteurs de développement ou pour résoudre des problématiques actuelles ou anticipées sur son réseau. Elle compte également privilégier une approche du développement urbain misant simultanément sur l'ouverture de nouveaux secteurs encore vacants et sur le redéveloppement de certaines parties du territoire à proximité des artères structurantes du territoire. Cette dernière approche combinée à une bonification de l'offre de transport en commun pourra aider à limiter les impacts de la croissance des déplacements.

Le développement de nouveaux secteurs résidentiels devra prendre en considération les préoccupations énumérées en matière de déplacements actifs et se faire en conséquence (ex. : trame de rues perméables, gabarits de rues conviviales, etc.)

Le redéveloppement urbain le long des grands axes structurants pourrait contribuer à fournir les milieux de vie axés sur le transport collectif et la mixité de fonctions (habitation, commerce, institutions). Parallèlement, la STL bonifiera son offre locale de transport en améliorant la desserte locale.

De plus, la Ville entend poursuivre ses efforts pour améliorer son réseau routier de transport et lui permettre de répondre de façon adéquate aux dynamiques de son territoire.

Plusieurs interventions ont été réalisées dans une perspective d'amélioration de la fluidité de la circulation interne et interrives :

- le prolongement du boulevard de la Concorde vers l'ouest, jusqu'au boulevard Notre-Dame ;
- le prolongement du boulevard Le Corbusier vers le sud, jusqu'au boulevard de la Concorde ;
- le prolongement du boulevard de l'Avenir, entre le boulevard Saint-Martin et le boulevard du Souvenir.

De plus, afin de répondre à l'accroissement de la demande et, plus globalement, d'améliorer les conditions de déplacement à Laval et dans les MRC voisines, plusieurs autres interventions sont prévues. Les principaux travaux projetés sont les suivants (carte 2-7) :

- le raccordement du boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et l'avenue Francis-Hughes (réseau artériel métropolitain);
- le prolongement du boulevard Saint-Martin Est, à l'est du boulevard Vanier ;
- le réaménagement du boulevard Saint-Martin Ouest entre l'A-13 et la 100e Avenue ;
- l'élargissement du boulevard Daniel-Johnson, entre les boulevards Saint-Martin et du Souvenir (en cours) ;
- le prolongement de la rue Cardinal jusqu'au boulevard Notre-Dame ;
- le prolongement de boulevard René-Laennec jusqu'à la rue Saint-Saëns ;
- le raccordement de la 100e Avenue (rue Hurtubise/boulevard Cléroux) ;
- le prolongement des boulevards de la Renaissance/des Oiseaux (boulevard Le Corbusier/ rue Edmond-Larivée/rue des Patriotes) ;
- la reconfiguration du boulevard Sainte-Rose à la hauteur du boulevard de la Renaissance ;
- le prolongement du boulevard Chomedey (boulevard Saint-Elzéar/boulevard Dagenais) ;
- le prolongement de l'avenue Jean-Béraud jusqu'au boulevard Curé-Labelle ;
- l'élargissement du boulevard Arthur-Sauvé, entre le boulevard Dagenais et l'avenue des Bois ;
- la construction d'un viaduc au-dessus de l'A-440, entre le boulevard Robert-Bourassa et la rue Gaumont *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*

Ces différents projets de raccordement ou de prolongement du réseau local pourront également faire l'objet de mise en place de mesures en faveur du transport collectif et actif, tels des feux prioritaires, des voies réservées, etc. pour améliorer les conditions de déplacements sur le territoire de Laval et vers les MRC voisines. La Ville entend également poursuivre le déploiement d'infrastructures pour faciliter les déplacements actifs utilitaires.

La problématique du stationnement doit également être étudiée davantage en vue de la préparation d'une politique à ce sujet. Il s'agit d'une occasion d'identifier les lacunes et les situations d'offre excédentaire ou de dédoublement sur le territoire. Les conclusions serviront entre autres à réviser les gabarits des rues dans les nouveaux développements et à identifier les opportunités de consolidation dans les secteurs de redéveloppement.

Il est à noter que la Ville prépare un plan de transport durable ce qui permettra de raffiner encore davantage le portrait des déplacements et de la mobilité sur son territoire et de mener les interventions nécessaires en lien avec l'aménagement du territoire.

2.2.3 COMPOSANTES DU MILIEU NATUREL

En raison de sa situation géographique et de son caractère insulaire, le territoire lavallois bénéficie d'une grande diversité de milieux naturels, qui lui confèrent une identité particulière. Son important réseau hydrographique et ses espaces boisés, notamment, forment autant d'habitats propices à l'épanouissement d'une faune et d'une flore riches et diversifiées. Les rivières et les cours d'eau intérieurs, incluant leurs îles et leurs berges, les bois, les friches naturelles et les milieux humides favorisent la biodiversité du territoire. Certains de ces milieux naturels, en raison de la biodiversité qu'ils accueillent ou des services écologiques qu'ils rendent au territoire, bénéficient d'un statut leur assurant une protection. Outre leur intérêt écologique, les milieux naturels possèdent une valeur esthétique et participent fortement à la création de paysages d'intérêt et de lieux identitaires pour les Lavallois. Leur protection va donc de pair avec la protection des paysages et l'affirmation de l'identité lavalloise. Finalement, les milieux naturels jouent un rôle central dans la prévention des inondations à l'échelle régionale. (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*)



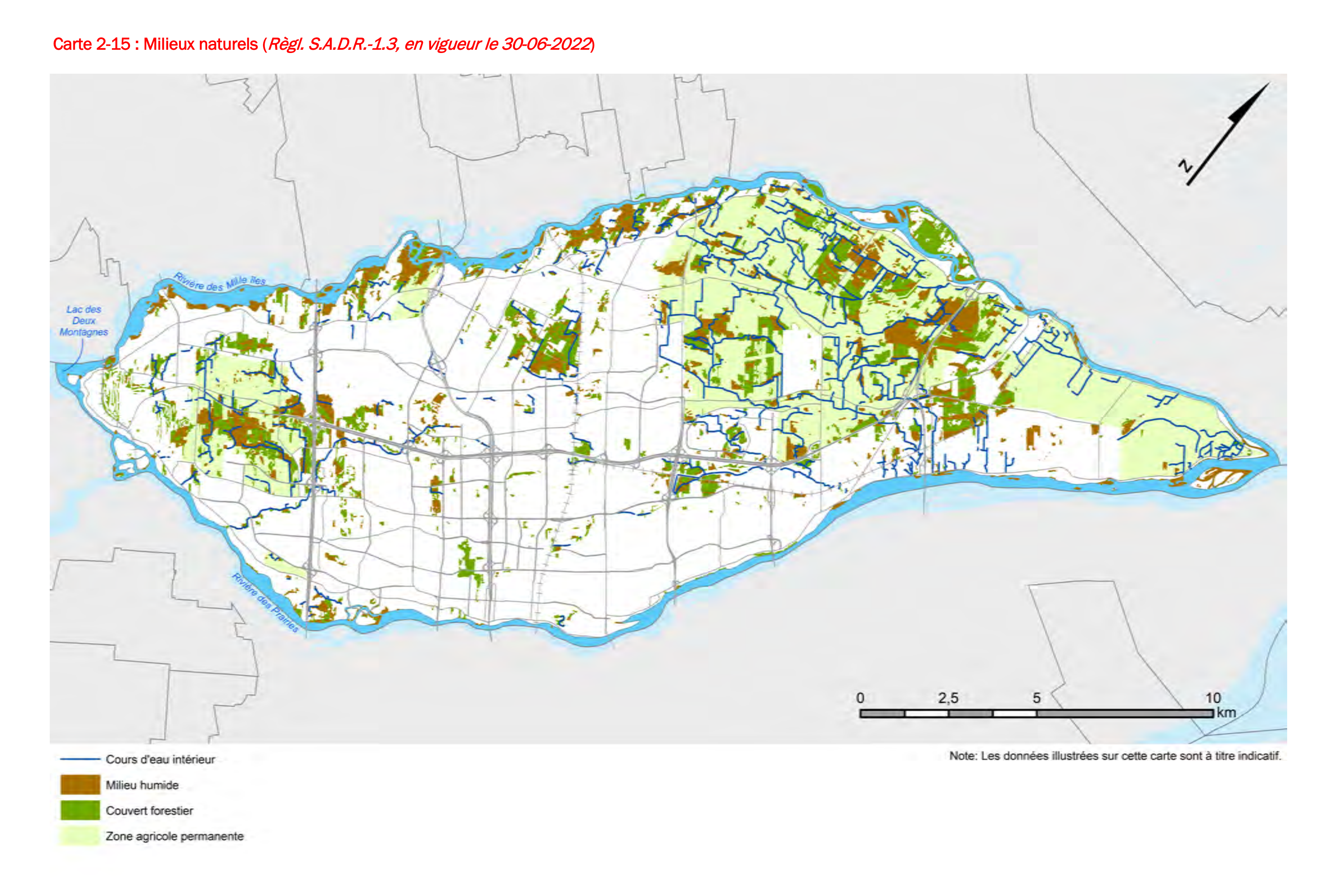


Bois Papineau



Bois Armand-Frappier

Carte 2-15 : Milieux naturels (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*)



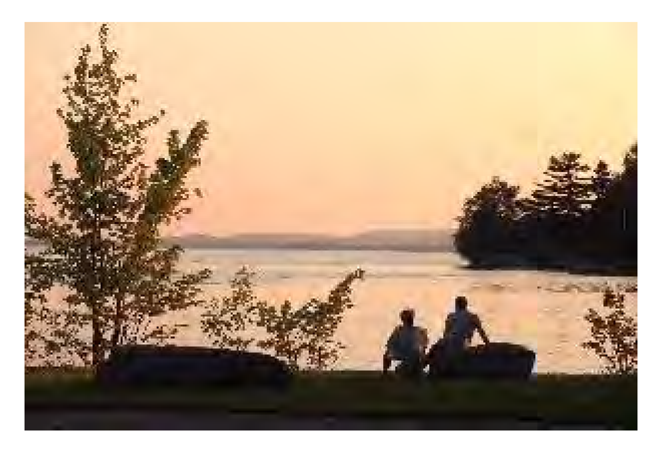
2.2.3.1 MILIEUX HYDRIQUES ET RIVERAINS

Les milieux hydriques correspondent aux lacs, aux rivières, aux berges, aux milieux humides et aux cours d'eau. La ligne des hautes eaux (LHE) sépare le littoral de la rive, réunis sous le terme de *milieux riverains*. La LHE est généralement déterminée en fonction de critères botaniques et correspond à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres.

Les rivières et leurs berges

Le territoire lavallois est ceinturé par les rivières des Mille Îles et des Prairies ainsi que par le lac des Deux Montagnes. L'île Jésus possède plus de 100 km de berges publiques et privées. Les berges attirent une grande variété d'espèces animales et végétales. Celles de la rivière des Mille Îles sont notamment fréquentées par le rat musqué, des espèces à statut précaire telles que la tortue géographique et le chevalier cuivré, et plus de 230 espèces d'oiseaux, dont le grand héron et le balbuzard pêcheur. La rivière des Mille Îles abrite également près de 60 espèces de poissons, et de nombreuses frayères y ont été répertoriées. La Ville de Laval est propriétaire d'environ 28 % des berges aux abords du lac des Deux Montagnes, de la rivière des Mille Îles et de la rivière des Prairies, et y a aménagé 38 berges publiques aménagées accessibles aux citoyens ; certaines offrent des aménagements tels que stationnements, tables de pique-nique, panneaux d'interprétation, accès à l'eau, etc. Les berges publiques accessibles représentent 10 % du territoire riverain de l'île Jésus. Un inventaire a été réalisé en 2007 afin de juger de la qualité des infrastructures et de la diversité des services dans la majorité des berges publiques. L'emplacement des berges publiques ainsi que les propriétés de la Ville en rive sont présentés à la carte 2-16.

Les rivières des Prairies et des Mille Îles comportent chacune des frayères importantes où la réglementation pour la pêche sportive est plus restrictive afin de protéger les populations de poissons. Par exemple, la période de pêche est plus courte près des rapides du moulin de la rivière des Mille Îles. Tous les détails sur les périodes de pêche et les limites pour chaque espèce de poisson se trouvent sur le site Internet du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP)[29]. La végétation présente sur les berges assure de nombreux services écologiques, notamment la stabilisation des talus, la filtration des polluants et la régulation du niveau de l'eau. Un inventaire du degré d'artificialisation des berges a été mené par le Service de l'environnement en 1999. Cet exercice a permis de déterminer que les berges de la rivière des Prairies sont artificialisées à 34 %, alors que celles de la rivière des Mille Îles le sont à 19,1 %, tel que l'illustre le tableau 2-22.





Parc des chênes



Berge du Berthiaume

29 http://peche.faune.gouv.qc.ca/?lang=fr#saison=16+zone=8+espece=null+endroit=null

Carte 2-16 : Berges

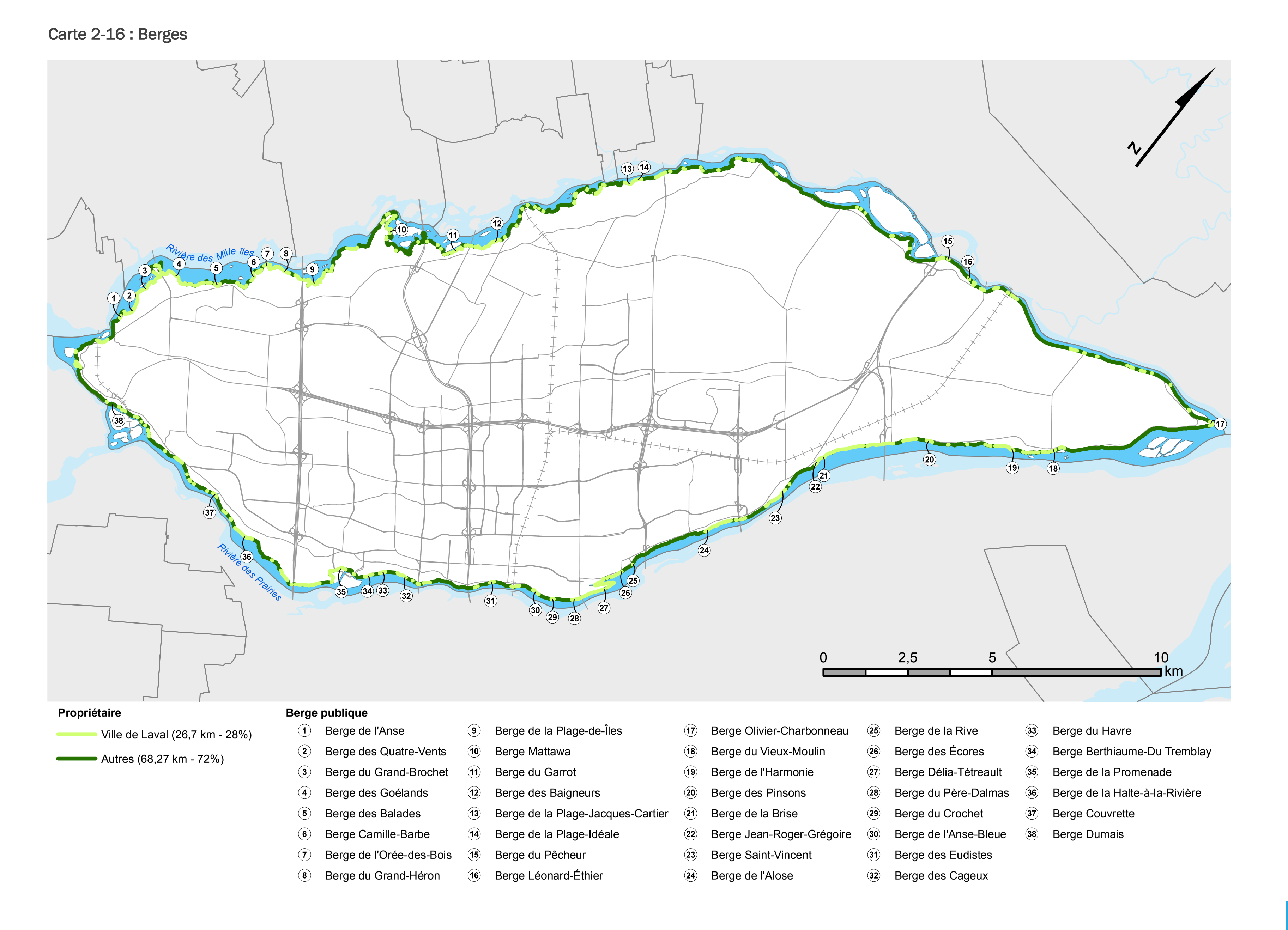


Tableau 2-22 : Caractérisation des berges

RIVIÈRE	BERGES ARTIFICIALISÉES[30] (km)	BERGES NON AMÉNAGÉES (km)	TOTAL
Rivière des Mille Îles	10,6	44,8	55,4
Rivière des Prairies	17	32,7	49,7
Total	**27,6**	**77,5**	**105,1**

Source : Service de l'environnement, Ville de Laval, 1999

La riche biodiversité de la rivière des Mille Îles a mené à la création du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, l'un des plus grands parcs naturels de la région métropolitaine. Celui-ci est géré par l'organisme Éco-Nature, qui y organise un grand éventail d'activités : camps de jour, location de canots, animation d'un centre d'interprétation, etc. On y trouve un habitat floristique désigné par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) afin de protéger deux espèces de plantes menacées : la carmantine d'Amérique et la lézardelle penchée.

Les cours d'eau intérieurs

Entre 2004 et 2009, la Ville de Laval a procédé à l'inventaire et à la cartographie des cours d'eau intérieurs sur son territoire, selon une méthodologie approuvée par le MDDELCC. Cette cartographie a été affinée dans certains secteurs. Ces recherches ont permis de constater que la cartographie des cours d'eau nécessitait une mise à jour ; elles ont également montré que l'intérieur de l'île Jésus est sillonné par plus de 250 km de cours d'eau, en plus de compter des centaines de kilomètres de fossés. Ce vaste réseau hydrographique s'explique par la topographie relativement plane du territoire. Certains cours d'eau ne mesurent que quelques centaines de mètres, alors que d'autres s'écoulent sur plusieurs kilomètres. À titre indicatif, les cours d'eau intérieurs les plus longs ont été identifiés au tableau 2-23.

Tableau 2-23 : Cours d'eau intérieurs les plus longs sur le territoire lavallois

COURS D'EAU	LONGUEUR (km)
Paradis	9,4
Papineau-Lavoie	8,3
Gascon	7,7

Source : Service de l'environnement, Ville de Laval, 2015.

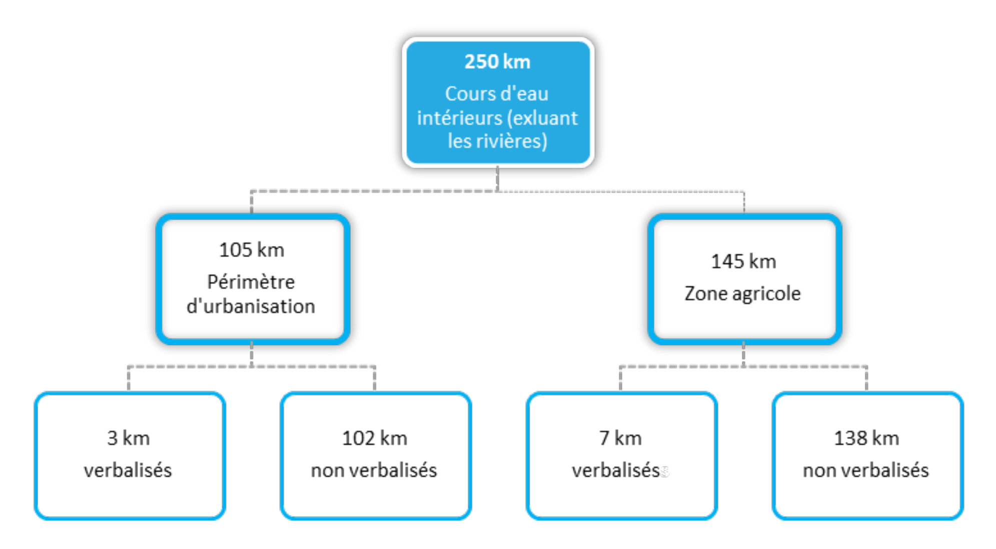
Les espèces de poissons présentes dans les cours d'eau intérieurs sont généralement des espèces qui tolèrent bien des eaux peu oxygénées, turbides et ayant des températures relativement élevées. Parmi celles-ci, mentionnons l'épinoche à cinq épines, le crapet-soleil, le méné à grosse tête, le méné jaune, la barbotte brune, l'umbre de vase, le mulet à cornes et le meunier noir.

La Ville de Laval a une compétence exclusive sur les cours d'eau sur son territoire depuis l'entrée en vigueur en 2005 de la Loi sur les compétences municipales (RLRQ, c. C-47.1). La Ville de Laval a réalisé des recherches en 2012 afin d'identifier les « cours d'eau verbalisés » de son territoire. La carte 2-17 identifie, à titre indicatif, les tronçons des cours d'eau verbalisés sur le territoire lavallois tandis que la figure 2-14 illustre la répartition de ces tronçons selon leurs

[30] Berge qui comporte un aménagement tel qu'un mur de béton ou de pierres, ou des gabions. Source : VILLE DE LAVAL, SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT, 1999.

localisations à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et de la zone agricole décrétée. Les cours d'eau verbalisés ont fait l'objet, par le passé, d'un acte réglementaire pour prévoir des normes d'aménagement et d'entretien. Ces derniers correspondent aux cours d'eau qui ont subi des modifications, comme un redressement de leur parcours, qui ont été déclarés comme tels ou qui ont été réglementés par la Ville, avant l'entrée en vigueur des modifications à la Loi sur les compétences municipales (RLRQ, c. C-47.1). Cet exercice a permis de constater que la Ville n'a pas en sa possession tous les documents décrivant les travaux d'aménagement de cours d'eau effectués sur son territoire.

Figure 2-14 : Répartition des cours d'eau verbalisés et non verbalisés



Source : Service de l'environnement, Ville de Laval, 2012.

Trois types d'intervention dans les cours d'eau sont possibles : le nettoyage, l'entretien et l'aménagement. Selon la localisation des cours d'eau, en milieu agricole ou urbain, et l'existence de documents attestant ou non l'aménagement antérieur du cours d'eau, les interventions d'entretien et d'aménagement doivent passer par différentes étapes d'approbation auprès du MDDELCC. Conformément à la Loi sur les compétences municipales (RLRQ, c. C-47.1), dans les dernières années, la Ville de Laval est intervenue sur six cours d'eau en zone agricole afin d'assurer le bon écoulement des eaux, et ce, en conformité avec les procédures du MDDELCC.

Le 25 juin 2013, le gouvernement du Québec a adopté le décret 755-2013 afin d'intégrer au schéma d'aménagement en vigueur la Politique de protection de la rive, du littoral et des plaines inondables (RLRQ, c. Q-2, r. 35) pour l'ensemble des cours d'eau et des lacs du territoire lavallois. Depuis l'entrée en vigueur des règlements de concordance, le 13 janvier 2014, la Ville de Laval gère ainsi les autorisations pour tous les travaux, ouvrages et constructions situés sur la rive, sur le littoral et dans les plaines inondables de ses cours d'eau et lacs. Aucune intervention n'est permise sans que les autorisations nécessaires aient été délivrées au préalable par la Ville ou par le gouvernement, en fonction des lois et des règlements en vigueur.

Certaines études ont déjà été réalisées pour le territoire de Laval, notamment le rapport de caractérisation du cours d'eau Papineau-Lavoie, effectué en 2013 et en 2014 par le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval conjointement avec le Groupe de recherche interuniversitaire en limnologie et en environnement aquatique – Équipe Université du Québec à Montréal (GRIL-UQAM). Toutefois, la Ville ne possède pas d'étude complète sur les bassins versants pour compléter sa connaissance des milieux hydriques et des échanges qui s'opèrent entre eux. De plus, le territoire lavallois n'a pas été inclus dans le périmètre d'intervention d'un organisme de bassins versants, le plus proche étant celui du Conseil des bassins versants des Mille Îles (COBAMIL). En 2016, la Ville de Laval a néanmoins adhéré à l'organisme COBAMIL dans un souci de collaboration avec les autres municipalités riveraines de la rivière des Mille Îles. Également, la Communauté métropolitaine de Montréal, dont fait partie le territoire de Laval, a nommé des représentants pour siéger au conseil stratégique de la Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent–Grand Montréal (Table).

Créée en décembre 2014 par le MDDELCC, la Table traite de sujets variés touchant l'ensemble des intervenants relativement au fleuve et aux principaux cours d'eau : la qualité et la quantité de l'eau, le traitement de l'eau potable et des eaux usées, la navigation, l'utilisation, la protection et la mise en valeur des espaces bleus, etc.[31]. Le gouvernement du Québec, en tant que partenaire privilégié dans la gestion intégrée de l'eau par bassin versant au Québec, finance ces organismes afin de coordonner plusieurs projets et programmes, dont le *Plan directeur de l'eau*, un outil de planification et de gestion intégrée de l'eau.



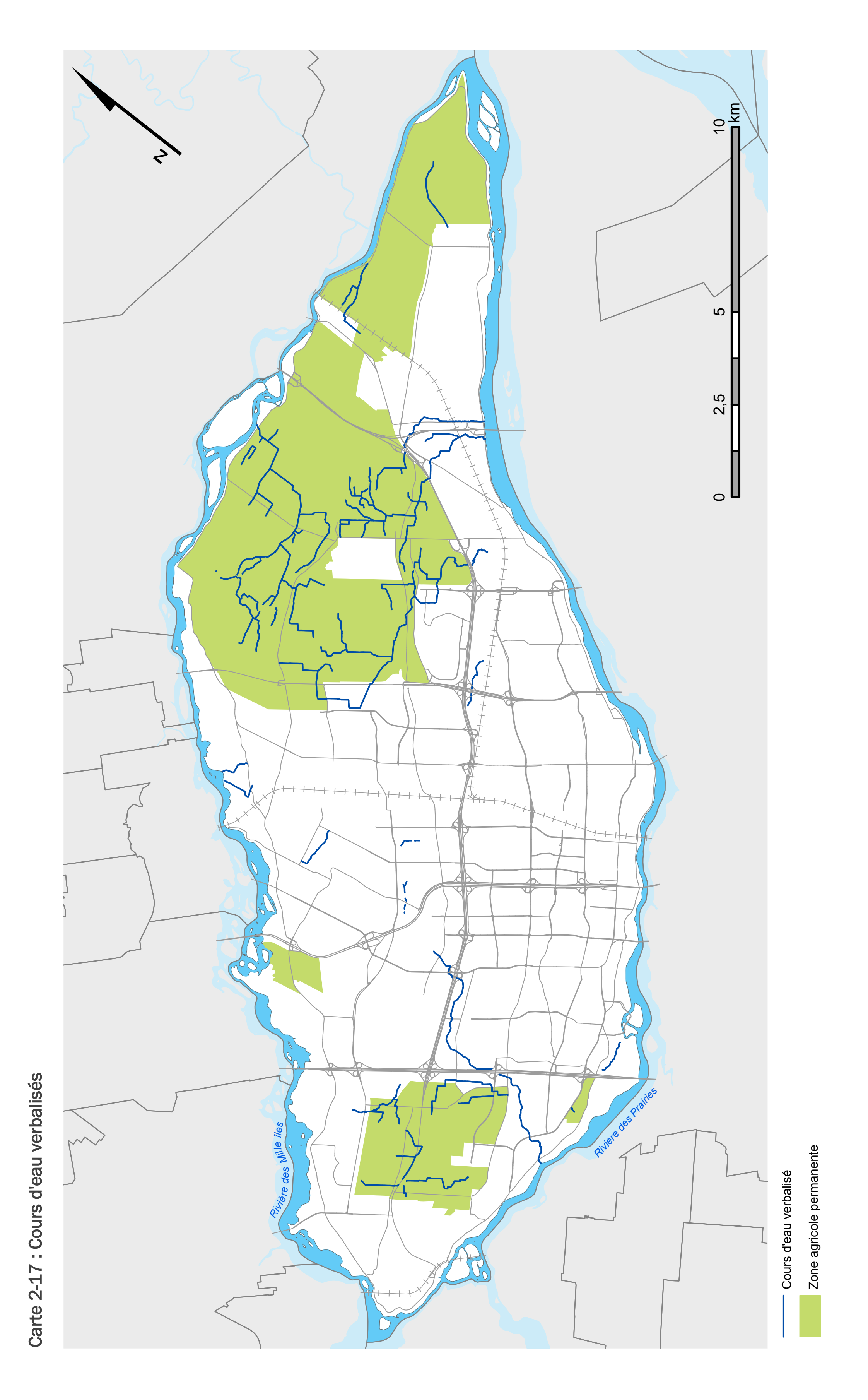
Berge des Pinsons



Parc des Chênes

[31] Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent–Grand Montréal, *Communiqué du comité ZIP Jacques-Cartier*, 29 septembre 2015.

Carte 2-17 : Cours d'eau verbalisés



Les milieux humides

Le territoire lavallois compte de nombreux milieux humides. Un milieu humide est un lieu inondé ou saturé d'eau pendant une période suffisamment longue pour influencer la structure du sol et la composition de la végétation. Il s'agit avant tout d'une zone de transition entre les milieux terrestres et aquatiques. Les milieux humides font partie d'un vaste réseau hydrographique, dans lequel ils jouent le rôle de filtre. Ce sont des écosystèmes très diversifiés qui constituent un habitat recherché par une multitude d'espèces animales et végétales. Ce sont aussi des systèmes vivants, qui ne sont pas statiques. Pour des raisons d'origine naturelle ou anthropique, la superficie, le nombre et les caractéristiques de ces milieux peuvent évoluer. Ainsi, certains deviennent plus grands et d'autres plus petits.

Le portrait des milieux humides sur le territoire de Laval, illustré à la carte 2-18 a été effectué à partir de trois cycles d'inventaires qui ont eu lieu au cours des 15 dernières années. Un premier inventaire a été réalisé en 2004 par la firme Municonsult sur le territoire lavallois. En 2010, une collaboration entre l'organisme Canards Illimités Canada et le MDDELCC a permis de cartographier les milieux humides de plus de 0,3 ha présents sur l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Diverses études plus récentes initiées par la Ville de Laval ont permis de raffiner et mettre à jour la caractérisation des milieux humides, notamment par la réalisation d'un inventaire des milieux humides ayant cours depuis 2016 en collaboration avec le Conseil régional de l'environnement de Laval.

Les quatre catégories de milieux humides identifiées sont: les étangs, les marais, les marécages et les tourbières. Lorsqu'il existe un assemblage de différents types de milieux humides limitrophes ou hydroconnectés, il s'agit alors d'un complexe de milieux humides. La présence conjuguée d'étangs, de marais et de marécages constitue l'une des combinaisons de milieux humides les plus courantes sur le territoire.

Tableau 2–24 : Caractérisation des milieux humides

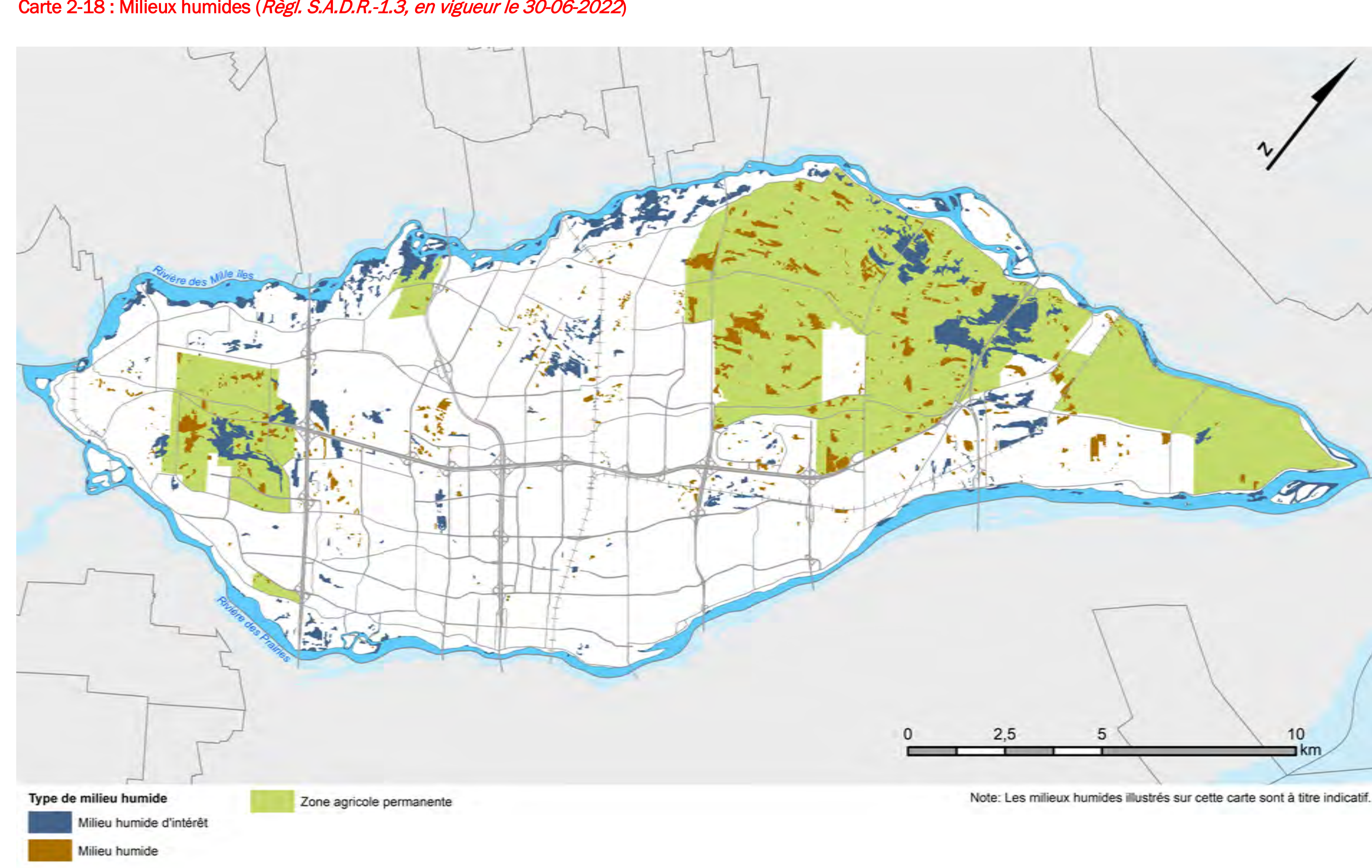
MILIEUX HUMIDES	Étang	Marais	Marécage	Tourbière	Milieu à caractériser	Complexe avec plusieurs types de milieux humides
Pourcentage	3,2%	4,8%	33,1%	0,6%	13,3%	45,0%

Source : Ville de Laval, Service de l'environnement et de l'écocitoyenneté, avril 2018.

En vertu de l'article 15 de la Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés (RLRQ, c. C-6.2), la Ville de Laval doit élaborer et mettre en œuvre un plan régional des milieux humides et hydriques à l'échelle de son territoire, dans une perspective de gestion intégrée de l'eau. C'est dans cette optique que les milieux humides connus ont été classifiés selon une matrice de sélection: pérennité, diversité, services écologiques, changements climatiques et carence en milieux humides. Cette matrice a permis d'identifier les milieux humides d'intérêt à protéger sur le territoire lavallois. Les milieux humides d'intérêt sont identifiés à la carte 2-18 : Milieux humides. Au nombre de 480, ces milieux humides occupent une superficie de 1 062 hectares. Ils représentent 66,6% de la superficie totale des milieux humides lavallois.

Bien que l'exercice d'identification d'un milieu humide d'intérêt à protéger ait été réalisé, la Ville de Laval souhaite que la séquence « éviter, minimiser, compenser », introduite à la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2) par la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (LQ, 2017, c. 14), soit appliquée à tous les autres milieux humides présents sur son territoire. » *(Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022).*

Carte 2-18 : Milieux humides (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*)



Les îles

La ville de Laval est formée de l'île Jésus ainsi que de 101 îles et îlots qui façonnent le paysage. La myriade d'îles de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies et du lac des Deux Montagnes possède une valeur écotouristique et récréative d'envergure régionale. Seulement 18 îles (incluant l'île Jésus) comportent des constructions : la majorité des îles lavalloises sont affectées par les crues printanières et se retrouvent complètement inondées à cette période de l'année.

Sur la rivière des Mille Îles, on trouve 77 îles, dont 33 qui sont de propriété publique, 26 qui sont de propriété privée et 18 n'ont pas de propriétaire, étant donné leur faible superficie et le fait qu'elles sont complètement inondées lors des crues printanières. L'archipel de la Rivière-des-Mille-Îles est identifié au PMAD comme un ensemble patrimonial d'intérêt métropolitain. En effet, outre son intérêt écologique, il présente un intérêt patrimonial qui réside dans son caractère naturel et dans les points de vue qu'il offre sur la rivière, les îles et les berges. Il propose un paysage de forêt luxuriante et de marais dans un vaste territoire encore relativement bien préservé de l'urbanisation. Sur la rivière des Prairies, on trouve 22 îles, dont douze de propriété privée (cinq urbanisées), neuf de propriété publique et six sans propriétaire). Sur le lac des Deux Montagnes, on trouve l'île Roussin, une île de propriété privée et urbanisée.

En 2015, le comité exécutif de la Ville de Laval a annoncé que la Ville s'engageait dans une entente tripartite avec le Gouvernement du Québec et la CMM pour l'acquisition, à participation équivalente de chaque partie, des trois grandes îles de l'archipel Saint-François, soit l'île Saint-Joseph, l'île aux Vaches et l'île Saint-Pierre et ce, afin d'agrandir la superficie protégée à des fins de conservation sur le territoire lavallois.

2.2.3.2 ARBRES URBAINS ET CANOPÉE

La connaissance du patrimoine arboricole lavallois constitue la base qui permet d'analyser les besoins des arbres et d'affiner les méthodes de travail dans le but de préserver le nombre d'arbres sur le territoire et leur intégrité physique, tant dans les lieux publics que dans les lieux privés.

Les arbres urbains

Les arbres urbains sont ceux que l'on trouve sur les emprises de rues, dans les parcs et sur les terrains privés ou publics de la zone urbaine. On estime que plus de 100 000 arbres urbains publics poussent sur le territoire lavallois. La Ville de Laval plante en moyenne sur ses terrains et dans les rues plus de 1000 arbres par année. D'ailleurs, en 2015, elle a inauguré la forêt du 50e en plantant plus de 10 000 arbres et arbustes au Centre de la nature de Laval. En plus d'embellir nos rues, les arbres urbains représentent un investissement important pour la qualité de l'environnement, la santé humaine, la valeur foncière et la qualité de vie des citoyens. Selon une étude réalisée par les Services économiques de la banque Toronto Dominion, les arbres urbains engendrent chaque année à Montréal des bienfaits évalués à 1,88 $ pour chaque dollar investi dans leur entretien[32].

Les arbres ne sont pas tous identiques. Les services écologiques qu'ils rendent varient notamment selon leur espèce, leur état de santé et leur taille. En règle générale, les bénéfices s'accroissent avec la taille des arbres. Les arbres urbains procurent les bénéfices suivants :

- Ils contribuent à la lutte aux changements climatiques. En milieu urbain, un arbre de 30 ans fixe en moyenne 9,4 kg de carbone par année[33].

---

[32] SERVICES ÉCONOMIQUES TD, *La valeur des forêts urbaines au* Canada, 24 septembre 2014.

[33] SOCIÉTÉ DE L'ARBRE DU QUÉBEC, *Des arbres pour vivre en santé. Guide pour la réalisation de projets de plantation*, 1998.

- Ils captent une grande quantité d'eau et diminuent les débits par temps pluvieux, ce qui réduit la pression sur les infrastructures de transport et de traitement des eaux. Un arbre mature peut intercepter jusqu'à 2,5 m³ d'eau par temps pluvieux[34].
- Ils augmentent la qualité de l'air et réduisent les mauvaises odeurs et le bruit. Un arbre mature peut capter 7 000 particules en suspension par litre d'air, et un arbre disposant d'une couronne de 5 m de diamètre fournit l'oxygène nécessaire à une personne[35].
- Ils contribuent à réduire la chaleur, chaque rangée d'arbres diminuant la température de l'air environnant de 1 °C[36].
- Ils font augmenter la valeur foncière et contribuent à l'économie. Au Québec, la présence d'arbres augmente la valeur foncière de 7 à 15 %[37], et les consommateurs sont prêts à payer en moyenne 12 % de plus pour leurs biens et services dans les rues commerciales bordées d'arbres[38].
- Ils participent au maintien de la biodiversité urbaine. Dans les branches ou au pied des arbres urbains, des dizaines d'espèces animales s'alimentent et s'abritent. Parmi elles, on compte les moineaux domestiques, les étourneaux sansonnets, les quiscales bronzés, les merles d'Amérique, les écureuils gris, les marmottes et une foule d'invertébrés.
- Ils améliorent la santé. En augmentant le taux de verdissement de 25 % et en créant des corridors verts dédiés au transport actif, on abaisserait de 25 à 75 % le taux de mortalité causée par les maladies cardiovasculaires[39].

Consciente des nombreux bienfaits environnementaux liés à la foresterie urbaine, la Ville de Laval s'est dotée en 2002 d'une réglementation favorisant la plantation et l'entretien des arbres, connue sous le nom de Code de l'arbre. Afin de prévenir l'abattage d'arbres sains, le Code de l'arbre oblige les citoyens à obtenir un certificat d'autorisation notamment avant d'entreprendre l'abattage d'un arbre situé sur un terrain où se trouve un bâtiment principal, dans une cour avant ou dans une cour latérale ou arrière adjacente à une voie publique. Actuellement, chaque arbre abattu doit être remplacé afin que soient maintenus les bénéfices offerts par les arbres urbains. De plus, le Code de l'arbre est accompagné de programmes de subvention pour la plantation des arbres. Bien que le programme de subvention à l'entretien était intéressant, il était peu utilisé et ne profitait qu'à un petit groupe d'entrepreneurs. En 2010 et 2011, la Ville de Laval a réalisé l'inspection de 4 612 nouvelles constructions pour lesquelles un permis de construction a été émis entre 2007 et 2011. Cet exercice a révélé que 59 % ne sont pas conformes au Code de l'arbre.

Depuis 2014, la Ville de Laval a entamé une réflexion majeure sur son Code de l'arbre et sur la gestion des arbres en milieu urbain. Fruit de ces réflexions, la Ville de Laval a adopté en 2016 une Politique de l'arbre qui met en place les grands principes qui orienteront les décisions municipales touchant le patrimoine forestier actuel et à venir. Cette Politique place l'arbre au centre d'un patrimoine qui doit être reconnu, préservé et amélioré pour le bien-être des générations actuelles et futures. Notons finalement que certains arbres ou ensembles d'arbres de Laval sont considérés comme étant remarquables, par leur taille, leur essence, leur place dans un groupe ou en fonction d'autres caractéristiques particulières. Un répertoire de ces arbres a été dévoilé dans le cadre de la Conférence canadienne sur la forêt urbaine, dont Laval a été l'hôte en septembre 2016.

---

[34] SERVICES ÉCONOMIQUES TD, *Étude spéciale*, juin 2014.

[35] PECK, S.W., CALLAGHAN, C., KUHN, M.E., et BASS, B., 1999. *Greenbacks from Green Roofs: Forging a New Industry in Canada*. Status Report on "Benefits, Barriers and Opportunities for Green Roof and Vertical Garden Technology Diffusion, Canada Mortgage and Housing Corporation".

[36] MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE DU QUÉBEC. *Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, 2012.

[37] Ibid.

[38] Ibid.

[39] MITCHELL, R. et POPHAM, F., *Effect of Exposure to Natural Environment on Health Inequalities: An Observational Population Study*, 2008.

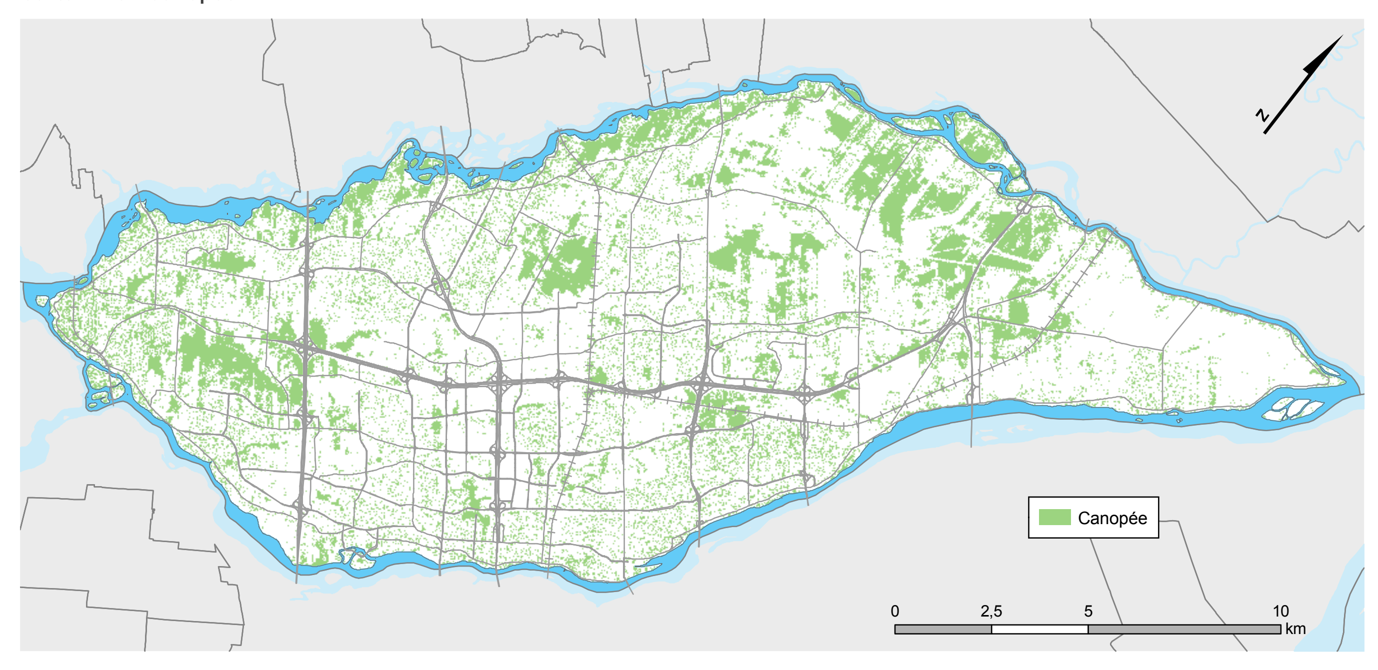
La canopée

La canopée est la découpe de la cime d'un arbre projetée au sol. Elle inclut la cime de tous les arbres sur le territoire, tant ceux qui poussent de façon plus ou moins isolée le long des rues et sur les espaces publics et privés que ceux qui poussent en groupe dans les milieux naturels.

La canopée fournit de précieux indices sur la qualité environnementale du milieu. Ces renseignements sont indispensables notamment pour prévenir la formation des îlots de chaleur ainsi que pour la gestion des eaux pluviales. La santé et la qualité de vie des résidents en sont également directement tributaires.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a élaboré une méthode automatisée pour calculer la canopée des arbres d'une grandeur équivalente ou supérieure à trois mètres à partir des photo-aériennes dotées d'images infrarouges et du modèle numérique de terrain. En adoptant cette méthodologie à partir des données de 2015, la CMM a estimé la superficie de la canopée lavalloise à 5 685 hectares, tel qu'illustré à la carte 2-19. L'indice de canopée de Laval s'élève à 23,1%. Cette méthode automatisée s'appliquera dans le futur aux photos aériennes d'été fournies par la CMM et permettra à la Ville de réaliser un suivi efficace de la canopée en quantifiant l'impact de l'urbanisation et les efforts de reboisement et de conservation.

Carte 2-19 : Canopée



2.2.3.3 COUVERT FORESTIER

Le couvert forestier de Laval est composé des espaces boisés publics et privés sur l'ensemble du territoire (voir la carte 2-20). La Communauté métropolitaine de Montréal a identifié au PMAD les sections de couvert forestier de plus de 0,5 ha sur le territoire lavallois à partir de photographies aériennes de 2009. Toutes les superficies boisées de plus de 0,5 ha ont ainsi été identifiées et compilées de façon cartographique. La Ville a souhaité bonifier la précision de la délimitation des espaces boisées en identifiant également les massifs de 0,3 hectares[40]. De ce couvert, elle a retiré les

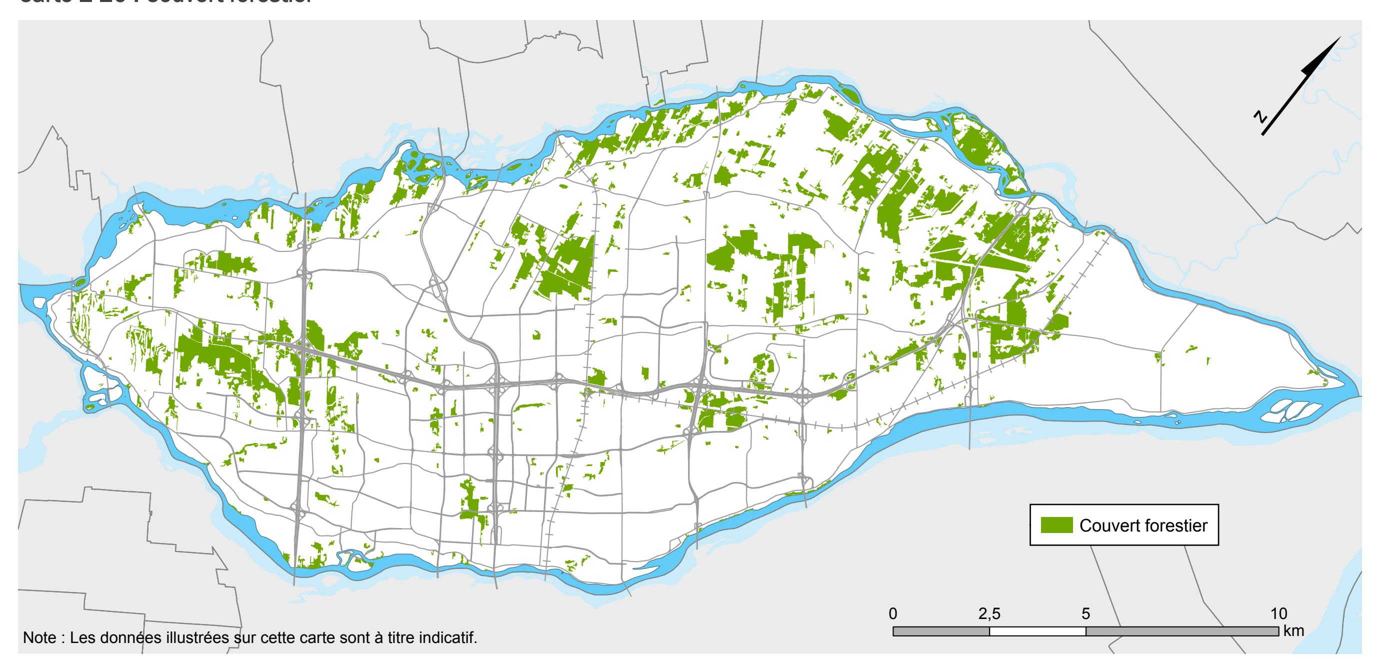
---

[40] VILLE DE LAVAL, Données tirées de *l'orthophotographie 2009*, 2013, réalisée par AECOM-Tecsult.

bois qui ont été abattus légalement à l'intérieur des bois d'intérêt municipal et des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain, selon sa connaissance en date du mois d'août 2016. La couverture forestière hors des bois et corridors forestiers d'intérêt date quant à elle de 2009 et aucune modification n'y a été apportée.

En dépit de la présence de nombreux espaces boisés, aucun producteur forestier n'est en opération sur le territoire de Laval.

Carte 2-20 : Couvert forestier



2.2.3.4 BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT

Le territoire lavallois se caractérise par la présence d'ensembles boisés de diverses tailles qui forment un vaste réseau de milieux naturels à travers la trame urbaine et agricole. En 2003, le comité pour la protection et la mise en valeur des bois de la Ville de Laval a reçu le mandat d'identifier les bois d'intérêt sur le territoire. Pour ce faire, il a élaboré plusieurs critères : la valeur écologique du bois, son accessibilité pour les citoyens, la pression exercée sur le bois par le développement urbain et son potentiel de connectivité avec les autres milieux naturels. Depuis cet exercice, l'identification des bois d'intérêt a évolué. En 2012, la CMM a identifié au PMAD six bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain sur le territoire de Laval. Au mois d'août 2014, le conseil municipal a adopté le règlement de contrôle intérimaire M.R.C.L.-8 sur les bois et les corridors forestiers d'intérêt sur le territoire de Laval, qui vise à protéger les six bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain ainsi que 16 autres bois d'intérêt municipal. Depuis l'entrée en vigueur de ce règlement, plus de la moitié de la superficie occupée par le couvert forestier sur le territoire lavallois bénéficie d'une protection. Finalement, en 2017, le bois du Souvenir et le bois du Totem ont été identifiés comme étant d'intérêt municipal, à la suite d'une analyse de leurs qualités écologiques, économiques et paysagères, alors que le bois d'intérêt municipal de l'Équerre a été agrandi dans sa portion sud-est.

Actuellement, les espaces boisés restants ne font l'objet d'aucune protection particulière. Toutefois, le présent schéma d'aménagement propose au chapitre 5 une stratégie pour l'intégration des milieux naturels aux projets de développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, et le document complémentaire comprend des dispositions normatives encadrant l'abattage des arbres situés à l'intérieur et à l'extérieur du couvert forestier des bois et corridors forestiers d'intérêt.

Chaque bois et corridors forestiers d'intérêt possède de riches qualités paysagères et des particularités environnementales. L'identification de ces espaces boisés d'intérêt s'appuie sur une connaissance du patrimoine environnemental lavallois et sur la compréhension des rôles fondamentaux des écosystèmes. Certains comportent des écosystèmes forestiers exceptionnels identifiés par le ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs (MFFP). Les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et les bois d'intérêt municipal sont identifiés à la carte 2-21 et sont décrits au tableau 2-25. Une description de chacun de ceux-ci est proposée plus loin.

Tableau 2-25 : Superficie du couvert forestier des bois et corridors forestiers d'intérêt[41]

BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT	TYPE D'INTÉRÊT	SUPERFICIE BRUTE (en ha) DU COUVERT FORESTIER
Bois Saint-François Est	Métropolitain	427,0
Bois Saint-François Ouest	Métropolitain	270,1
Bois Sainte-Dorothée	Métropolitain	235,0
Bois Duvernay	Métropolitain	195,4
Bois de l'Équerre	Métropolitain	82,8
Bois d'Auteuil	Métropolitain	90,4
Total partiel	**Métropolitain**	**1300,7**
Bois d'Auteuil	Municipal	39,6
Bois de l'Équerre	Municipal	85,5
Bois de la Source	Municipal	43,0
Bois Armand-Frappier	Municipal	23,5
Boisé de l'Orée-des-Bois	Municipal	16,3
Bois Vimont	Municipal	4,8
Bois de l'île Paton	Municipal	1,3
Bois Papineau	Municipal	68,4
Bois du secteur Mattawa	Municipal	77,7
Bois du parc des Prairies	Municipal	3,7
Bois Berthiaume-Du Tremblay	Municipal	1,0
Bois du secteur de la rue d'Édimbourg	Municipal	6,8
Bois du secteur du golf Saint-François	Municipal	1,9
Bois de l'île Lacroix	Municipal	4,4
Bois de l'île Locas	Municipal	5,4
Bois de l'île aux Vaches	Municipal	16,6
Bois du Souvenir	Municipal	3,3
Bois du Totem	Municipal	14,3
Total partiel	**Municipal**	**417,5**
Total global		**1718,2**

Source : Ville de Laval, Service de l'urbanisme, 2017.

[41] La superficie brute du couvert forestier de 0,3 hectares et plus selon les orthophotos de 2009, 2011, 2013 et 2015, validée en fonction des coupes légales effectuées et connues en date du mois d'août 2016.

Le bois Saint-François

Le bois Saint-François est l'ensemble forestier le plus vaste de l'île Jésus. Il se divise en deux secteurs : l'un à l'est du boulevard Sainte-Marie (bois Saint-François Ouest) et l'autre de part et d'autre de l'A-25 (bois Saint-François Est). Principalement situé à l'intérieur de la zone agricole, il est éloigné des zones populeuses et à fort développement urbain. C'est surtout le déploiement du réseau routier et des emprises d'équipements publics qui ont affecté et fragmenté le bois Saint-François.

La portion ouest est un ensemble boisé morcelé, mais unifié par une multitude de ruisseaux. Ses forêts abritent une grande variété d'essences, comme le chêne rouge, le hêtre à grandes feuilles, le tilleul d'Amérique et l'orme liège. Un écosystème forestier exceptionnel couvrant 8,2 hectares y a été identifié : il s'agit d'une érablière à caryer cordiforme et érable noir. La portion est se caractérise par un amalgame de peuplements forestiers d'espèces feuillues relativement jeunes, même si on compte quelques peuplements de plus de 70 ans. On y trouve un grand nombre d'espèces floristiques à statut précaire, comme la dryoptéride de Clinton.

En plein cœur de la zone agricole, cette vaste étendue terrestre naturelle est utilisée pour des activités récréatives telles que le vélo, le ski de fond, l'observation des oiseaux, la randonnée équestre, etc. Les sentiers existants de même que les emprises d'équipements publics sont utilisés pour ces activités.

Le bois Sainte-Dorothée

Le bois Sainte-Dorothée est composé de peuplements parmi les plus beaux et les plus diversifiés de l'île Jésus. Son stade d'évolution correspond principalement au stade climacique, où les peuplements matures ont atteint de 90 à 120 ans. Les principaux peuplements observés sont l'érablière à sucre et l'érablière argentée. La présence d'une prucheraie du Canada, désignée écosystème forestier exceptionnel et couvrant une superficie d'environ 8,5 hectares, lui confère une valeur environnementale certaine.

Le bois Sainte-Dorothée est situé dans un milieu rural (zone agricole) dominé par des activités agricoles et horticoles. On y trouve divers aménagements hivernaux permettant de pratiquer la randonnée pédestre, le ski de fond ou la raquette. Depuis 2003, l'Association pour la protection du boisé Sainte-Dorothée travaille à mettre en place un projet rassembleur visant la conservation et la mise en valeur de la forêt, qui tient compte de la réalité agro-touristique du secteur. L'organisme a opté pour une approche de concertation afin de favoriser l'émergence d'un projet axé sur le potentiel multifonctionnel du territoire. En 2015, dans un souci d'interconnectivité des milieux, il a également déposé à la Ville une analyse identifiant les corridors écologiques de l'ensemble des secteurs naturels de l'ouest de Laval et priorisant leur conservation.

Le bois Duvernay

Le bois Duvernay, dans le centre-est de l'île Jésus, se situe dans un territoire voué à l'agriculture. Comme plusieurs parcelles cultivées forment des enclaves à l'intérieur du couvert forestier, le bois apparaît comme un assemblage hétérogène de milieux naturels dominés par l'érablière à sucre. Les autres essences dominantes sont le hêtre à grandes feuilles, le frêne d'Amérique, le frêne de Pennsylvanie et l'ostryer de Virginie. Les peuplements les plus âgés (plus de 70 ans) se trouvent principalement dans le centre de l'ensemble forestier. Tout à côté de ces peuplements, et en marge des terres en culture, se déploient des peuplements pionniers (peupliers faux-trembles et baumiers) issus d'anciennes coupes ou de friches agricoles.

Grandement méconnue, cette zone abrite un groupement d'ormes lièges couvrant 26,7 hectares, qui est considéré comme une forêt rare et un refuge d'espèces à statut précaire, d'où la désignation d'un écosystème forestier exceptionnel. Cet espace boisé peut être découvert pendant la saison hivernale, le centre de ski de fond Les coureurs de boisés y gérant plus de 25 km de sentiers.

Le bois de l'Équerre

Situé de part et d'autre du rang de l'Équerre, ce bois regroupe différents types d'espaces naturels. On y trouve plusieurs milieux humides et peuplements forestiers, notamment une érablière à caryer cordiforme de plus de 90 ans.

Cette érablière pourrait être considérée comme étant un écosystème forestier exceptionnel en raison de sa rareté mais sa désignation par le MFFP est encore « en traitement ». En dehors de cette zone, le peuplement dominant est l'érablière à sucre, en association avec des essences de feuillus tolérantes comme le frêne d'Amérique. Bien que les arbres y soient relativement jeunes (de 30 à 50 ans), le bois de l'Équerre a atteint le stade climacique, soit le stade d'évolution où l'ensemble forestier a atteint la phase ultime de son développement.

Il s'agit d'un milieu naturel accessible en toute saison et d'un lieu privilégié pour l'observation de la faune, en particulier les oiseaux. La Corporation pour la mise en valeur du bois de l'Équerre, dont la mission est de conserver et de mettre en valeur cet espace boisé, maintient un vaste réseau de sentiers et des infrastructures afin de promouvoir les activités de plein air et de sensibiliser la population à l'importance de ce milieu naturel.

Le bois d'Auteuil

Le bois d'Auteuil est situé en partie dans la zone de grand courant de la plaine inondable de la rivière des Mille Îles. Les mauvaises conditions de drainage des sols ont favorisé la présence de grands marécages riverains, connectés entre eux par plusieurs petits cours d'eau. L'érablière argentée est le peuplement le plus répandu dans le bois d'Auteuil et se présente en association avec des feuillus adaptés aux mauvaises conditions de drainage. La zone inondable, qui pénètre profondément dans les terres, permet de maintenir la diversité faunique et floristique des écosystèmes.

Outre l'érablière argentée, le bois d'Auteuil offre dans sa partie centrale un peuplement d'érables à sucre en association avec d'autres feuillus formant un massif d'intérêt exclu de la plaine inondable. Les sites de la plage Jacques-Cartier et de la plage Idéale, dont le potentiel de mise en valeur est important, sont utilisés à des fins récréatives extensives, surtout par la population avoisinante.







Bois Ste-Dorothée

Bois de l'Équerre

Le bois de la Source

Le bois de la Source, dans le quartier Fabreville, est un espace forestier bien intégré à la trame urbaine. Ensemble homogène de plus de 70 ans, il se démarque par des peuplements d'érables à sucre en association avec le caryer cordiforme, le frêne d'Amérique et le hêtre à grandes feuilles. La coexistence des peuplements forestiers, des milieux humides et du cours d'eau Woodwork offre un habitat propice à plusieurs espèces fauniques. Le bois sert notamment de refuge à plusieurs essences arborescentes telles que l'érable noir et le noyer cendré.

Le bois de la Source est fréquenté par la population locale à des fins récréatives et pédagogiques, car on y trouve de nombreux sentiers. Depuis 2006, ce milieu naturel est protégé par une entente de conservation avec le MDDELCC, qui propose des modalités similaires de protection à celles d'une réserve naturelle reconnue en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel (RLRQ, c.C-160.01).

Le bois Armand-Frappier

Le bois Armand-Frappier occupe une place de choix en plein cœur de la ville. Il s'agit d'un espace boisé mature de grande valeur environnementale. On y trouve plusieurs peuplements forestiers rares et refuges pour des espèces à statut, notamment une érablière à caryer et à érable noir reconnue comme un écosystème forestier exceptionnel. Dans la portion sud serpentent plusieurs sentiers qui sont utilisés par la population locale.

Le bois du Souvenir

Le bois du Souvenir est bordé à l'ouest par la Route verte et la voie ferrée du Canadien Pacifique, au nord par le cours d'eau Lapinière et une autre piste cyclable, au sud par un milieu urbain. À l'est, on retrouve le prolongement du cours d'eau Lapinière et ses rives boisées.

Le bois du Souvenir se divise en trois peuplements forestiers. Le premier est un marécage à érable argenté d'environ un hectare. Certains des érables atteignent 80 cm de diamètre, ce qui en fait un milieu humide mature. Diverses variétés de fougères dominent la strate herbacée. Le deuxième est une bétulaie jaune, un peuplement peu répertorié sur le territoire lavallois. Le sous-bois est relativement riche et on y retrouve plusieurs espèces de plantes printanières. Le dernier est une peupleraie dominée par le peuplier deltoïde, l'érable de Negundo, le nerprun cathartique et le sumac vinaigrier.

Le site est utilisé par la faune urbaine, ainsi que par la couleuvre brune, une espèce susceptible d'être désignée vulnérable en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables.

Le boisé de l'Orée-des-Bois

Le boisé de l'Orée-des-Bois, situé dans la plaine inondable de la rivière des Mille Îles, se trouve au cœur d'un secteur résidentiel du quartier Fabreville. Il est composé de trois peuplements de grande valeur, dont une frênaie de plus de 90 ans et une belle érablière à caryer cordiforme, typiques de la région de Laval. L'ensemble porte le statut d'écosystème forestier exceptionnel en raison de sa rareté. On peut y voir des espèces menacées ou vulnérables comme le noyer cendré, l'érable noir, le trille blanc et la sanguinaire du Canada.

Plusieurs activités récréatives sont pratiquées dans cet îlot de nature bien connu des résidents des quartiers adjacents. Le bois est aussi utilisé à des fins pédagogiques et pour les sports de plein air par les élèves de l'école primaire située à ses abords. De nombreuses activités éducatives sur les milieux naturels (ex. : le Rallye de l'écocitoyen) sont organisées à chaque saison. Le Mouvement des clubs 4-H du Québec, dont la mission est de développer l'intérêt et les compétences des jeunes relativement à la nature, à la forêt et à l'environnement, y est présent.

Le bois Vimont

Le bois Vimont s'insère dans un milieu résidentiel densément bâti du quartier du même nom. Il s'agit d'un ensemble forestier dense, homogène, bien structuré et de grande qualité. L'érable à sucre y domine, en association avec le caryer cordiforme et d'autres essences remarquables par leur longévité, comme l'ostryer de Virginie, l'érable noir et le tilleul d'Amérique.

Le bois de l'île Paton

Le bois de l'île Paton présente un intérêt de conservation, car il s'agit du seul espace boisé de l'île. Le bois est en partie situé dans une dépression au nord, ce qui le rend difficilement accessible pour les résidents. Il est composé d'érables argentés et de spécimens imposants de peupliers deltoïdes.

Le bois Papineau

Le bois Papineau est situé dans le quartier Duvernay, en plein cœur d'un secteur urbain. Bien qu'il soit encadré par des voies de circulation importantes et traversé par divers équipements d'utilité publique, il abrite trois (3) réserves naturelles reconnues pour la diversité et la richesse de leurs écosystèmes. On peut également y observer trois écosystèmes forestiers exceptionnels, dont une hêtraie à érable à sucre centenaire qui présente les caractéristiques d'un peuplement stable et bien structuré. L'érablière à caryer cordiforme est aussi bien représentée, avec deux peuplements où domine l'érable à sucre, en association avec des feuillus nobles, notamment le tilleul d'Amérique et l'érable noir.

Les sentiers balisés permettent d'y pratiquer plusieurs activités telles que la randonnée, la raquette et l'observation d'oiseaux. L'Association pour la conservation du bois Papineau y œuvre activement depuis sa création, en 1986.

Le bois du secteur Mattawa

Ce bois du quartier Fabreville est formé de plusieurs zones naturelles reliées entre elles par la rivière des Mille Îles et des cours d'eau intérieurs. Son territoire chevauche un secteur dédié à l'agriculture, une zone à vocation résidentielle de faible densité ainsi qu'un golf. Une partie importante se trouve dans la plaine inondable de la rivière des Mille Îles. Formant une belle mosaïque, les espaces aquatiques, riverains et terrestres constituent un abri pour de multiples espèces fauniques et floristiques à statut précaire. C'est l'érablière argentée qui domine l'ensemble forestier, en peuplements à l'état pur ou en association avec le frêne de Pennsylvanie ou l'orme d'Amérique. Par ailleurs, on observe à l'intérieur du bois plusieurs peuplements de la classe d'âge de 50 ans, et même de plus de 70 ans.

On trouve aussi à proximité une partie du refuge faunique de la Rivière-des-Milles-Îles, un habitat faunique du rat musqué, ainsi que deux écosystèmes forestiers exceptionnels. Le bois et les berges de la rivière sont utilisés à des fins récréatives par les résidents. Le bois est sillonné de sentiers divers, alors que les berges servent surtout aux activités nautiques telles que le canot et le kayak.

Le bois du parc des Prairies

L'ensemble forestier qui compose le parc des Prairies est relativement jeune et de faible densité. Le peuplier deltoïde, l'orme rouge et le frêne d'Amérique y constituent les essences dominantes. Quelques-uns des peuplements ont atteint la classe d'âge de 70 ans ; ce sont les groupements les plus stables. Cet espace boisé est très utilisé par la population environnante, car il est propice aux activités récréatives et à la détente.

Le bois Berthiaume-Du Tremblay

Situé sur la berge de la rivière des Prairies, ce petit bois urbain qui se trouve entièrement dans la plaine inondable est utilisé par les citoyens résidant à proximité. Un sentier longe la rivière, et un grand milieu humide est adjacent à l'espace boisé. Le peuplement forestier possède une valeur de conservation, car il assure la protection de la rivière et il est situé dans un secteur peu boisé.

Le bois d'Edimbourg

Niché en bordure de l'A-440 et entouré de quartiers résidentiels et industriels, le bois d'Edimbourg se trouve dans un secteur de Laval où la présence de milieux naturels est plutôt rare. Cet îlot de verdure est composé d'un peuplement de feuillus mélangés, mais se distingue par la présence d'une belle érablière d'intérêt écologique. Malgré le passé agricole et le développement urbain, l'intégrité de cette érablière a été préservée des perturbations et offre un refuge à plusieurs espèces floristiques à statut précaire comme la sanguinaire du Canada, le trille blanc, la matteuccie fougère-à-l'autruche, le noyer cendré et l'érable noir. Sa situation en plein milieu urbain permet aux résidents de profiter du grand air et d'un espace naturel sans avoir à parcourir de grandes distances.

Le bois du golf Saint-François

En marge d'un terrain de golf et d'une terre agricole, cet écosystème forestier exceptionnel est un petit boisé résiduel dominé par le caryer ovale. La présence de cet arbre susceptible d'être désigné espèce menacée ou vulnérable au Québec confère à ce bois le statut de forêt rare. On y trouve des individus de près de 50 cm de diamètre. Considérant que le caryer ovale est à croissance lente et qu'on y observe aussi des hêtres à grandes feuilles, une espèce de fin de succession, on peut conclure qu'il s'agit d'un bois assez âgé. Ces espèces d'intérêt sont également présentes dans la strate de régénération du sous-bois. À noter : la présence de la matteuccie fougère-à-l'autruche, une espèce désignée vulnérable à la cueillette.

Le bois de l'île Lacroix

Couvrant l'entièreté de l'île Lacroix, soit 4,6 hectares, cet écosystème forestier exceptionnel est situé en plein cœur de la Rivière-des-Mille-Îles. Il s'agit d'une érablière argentée à caryer ovale et à micocoulier occidental, qui est considérée comme un peuplement rare. Cette forêt est pratiquement vierge, mis à part quelques anciennes coupes. L'érable noir, une espèce désignée vulnérable au Québec, y est aussi représenté. L'île Lacroix est à tenure privée et est considérée comme une inclusion en zone agricole. Plus de la moitié de l'île étant inondée lors de la crue printanière, elle constitue un milieu humide riverain. Cela en fait un habitat privilégié pour le canard branchu et le castor du Canada. De plus, l'île est adossée à une zone de fraie importante pour plusieurs espèces de poissons. Ainsi, ce site a un potentiel élevé pour la faune ichthyenne et aviaire.

Le bois de l'île Locas

L'écosystème forestier exceptionnel de l'île Locas est constitué d'une érablière à caryer ovale et d'une érablière argentée. Le bois est qualifié de forêt refuge, puisqu'il abrite quatre populations d'espèces à statut, soit l'érable noir, le staphylier à trois folioles, le polygale de Virginie et le micocoulier occidental, qui n'est plus une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, mais qui demeure une espèce d'intérêt. Une partie de cet écosystème se trouve en milieu humide et en plaine inondable. Le bois est adjacent à deux îles incluses dans le refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles (îles Chabot et Eugène) et à un milieu naturel de conservation volontaire (baie de l'île Locas). De plus, l'île Locas, à tenure privée, est contiguë à une importante frayère en eau calme pour plus de dix espèces de poissons.

Le bois de l’île aux Vaches

Anciennement utilisée à des fins agricoles, l’île aux Vaches est la plus grande de la rivière des Mille Îles, mise à part l’île Jésus. Isolée, elle comporte des forêts anciennes, en plus de ses nombreux milieux ouverts. On y trouve notamment une érablière constituée d’érables à caryer cordiforme et érable noir, qui constitue un écosystème forestier exceptionnel rare, également considéré comme un refuge. Le bois de l’île aux Vaches offre le plus grand peuplement d’érables noirs connu à ce jour au Québec ; l’érable noir est une espèce végétale désignée vulnérable dans la province. En sous-couvert boisé se trouvent plusieurs plantes à statut précaire, dont la sanguinaire du Canada et la matteuccie fougère-à-l’autruche, toutes désignées vulnérables au Québec. Le caryer ovale, une espèce susceptible d’être désignée menacée ou vulnérable, ainsi que le noyer cendré, en voie de disparition au Canada, peuvent tous deux être observés dans ce milieu boisé. Des vestiges de murs de pierre, à la limite d’anciennes terres agricoles, se trouvent sur l’île. Plusieurs chevreuils y vivent, et il n’est pas rare de les voir traverser d’une île à l’autre sur la glace, dans l’archipel Saint-François.

Le bois du Totem

Le bois du Totem est enchâssé entre l’avenue Marcel-Villeneuve au nord et un vaste réseau de milieux humides au sud. On y retrouve des sentiers informels utilisés par la population locale. Les peuplements forestiers sont appuyés sur un sol mince composé d’affleurements rocheux calcaire où les fissures abondent. Deux principaux peuplements d'intérêt cohabitent. L'un est une érablière à sucre où l'on retrouve une grande variété d'espèces printanières. L'autre est un peuplement dominé par les thuyas occidentaux, dont certains atteignent des diamètres remarquables. Côté faune, le bois mort du site est propice aux salamandres et l’abondance des arbres à noix attire les écureuils. Plusieurs cerfs de virginie passent l’hiver à cet endroit.







Accessibilité aux bois d’intérêt

2.2.3.5 ÉCOSYSTÈMES FORESTIERS EXCEPTIONNELS

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec (MFFP) a identifié plusieurs écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE) sur le territoire lavallois en vertu de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, c. A-18.1). Cette appellation se réfère à trois catégories d'écosystèmes : les forêts rares, les forêts anciennes et les forêts refuges d'espèces menacées et vulnérables.

Les écosystèmes forestiers exceptionnels qui ont été identifiés à Laval sont illustrés à la carte 2-21 et caractérisés au tableau 2-26. La plupart des EFE sont situés dans les limites des bois et corridors forestiers d'intérêt. Cependant, puisque ces EFE ne sont pas situés sur des terres du domaine public, ils ne bénéficient d'aucune protection gouvernementale et ne peuvent être inscrits au Registre des aires protégées du gouvernement. Pour cette raison, la Ville de Laval s'engage à protéger les EFE se situant à l'intérieur des bois et corridors forestiers d'intérêt identifiés au présent schéma d'aménagement.

Tableau 2-26 : Caractérisation des écosystèmes forestiers exceptionnels

EFE (#fiche MFFP)	LOCALISATION	GROUPEMENT VÉGÉTAL	SUPERFICIE (ha)	CATÉGORIE
104	Bois Armand-Frappier	Érablière à caryer et érable noir	26,01	Rare et refuge
196	Bois de l'Équerre	Érablière à caryer cordiforme	21,40	Rare *
197	Golf Saint-François	Groupement à caryer ovale	0,68	Rare
207	Bois Sainte-Dorothée	Prucheraie	8,48	Rare
5	Île aux Vaches	Érablière à caryer et érable noir	12,34	Rare et refuge
375	Île Lacroix	Érablière argentée à caryer ovale et à micocoulier	4,57	Rare
382	Bois Papineau	Hêtraie à érable à sucre	4,26	Ancienne et refuge
383	Bois Papineau	Érablière à caryer et érable noir	7,83	Rare
384	Bois Papineau	Érablière à caryer cordiforme et érable noir	5,78	Rare et refuge
445	Bois Saint-François (Ouest)	Érablière à caryer cordiforme et érable noir	8,24	Rare et refuge
629	L'Orée-des-Bois	Érablière à caryer cordiforme et érablière argentée	7,05	Rare et refuge
685	Bois Duvernay	Groupement à orme liège	26,73	Rare et refuge
808	Île de Pierre	Groupement à vinaigrier	1,04	Refuge
846	Île Locas	Érablière à caryer ovale et érablière argentée	4,76	Refuge

Source : ministère de la Faune, de la Flore et des Parcs, août 2016. * EFE en traitement depuis le 2013-04-18

La superficie totale des écosystèmes forestiers exceptionnels sur le territoire lavallois est de 139,17 hectares.

2.2.3.6 AIRES PROTÉGÉES

Pour être admissibles au Registre des aires protégées au Québec, la désignation et le territoire doivent être conformes à la définition d'aire protégée de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) ou de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel (RLRQ,C.-61.01), et répondre aux critères de sélection relatifs à une catégorie définie par l'UICN dans ses *Lignes directrices pour les catégories de gestion des aires protégées*[42].

Selon le MDDELCC[43], 12 aires ou parties d'aires protégées inscrites au registre se situent actuellement à Laval, représentant 179 hectares (sans superposition) et 0,67 % de la superficie totale du territoire (voir le tableau 2-27). À titre de comparaison, la superficie totale d'aires protégées au Québec correspond à 9,33 % du territoire québécois. À Laval, les aires protégées sont composées d'un habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable, de quatre (4) habitats fauniques, de deux milieux naturels de conservation volontaire, d'un refuge faunique et de quatre réserves naturelles reconnues. Les aires protégées sont identifiées à la carte 2-21.

Certaines aires, qui sont reconnues par le gouvernement du Québec et bénéficient des normes de protection inscrites dans la loi les ayant créées, ne peuvent être inscrites au Registre, puisque ces aires ne correspondent pas à la définition de l'UICN. C'est le cas de l'habitat floristique situé dans la rivière des Mille Îles, entre Laval et Terrebonne, ainsi que des habitats fauniques (habitats du rat musqué) situés dans les environs de l'île Lacroix, du secteur d'Auteuil, de l'île aux Vaches, des îles du Mitan et du Moulin, sur lesquels pèseraient des droits miniers et gaziers qui ne permettent pas de remplir les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature. De plus, des milieux naturels de conservation volontaire n'ont pas encore été inscrits au Registre. Ainsi, un total de 163,9 hectares d'aires protégées (sans superposition) ne sont pas inscrits au Registre.

La Ville de Laval, en collaboration avec l'organisme Éco-Nature, propose par ailleurs un agrandissement du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles par l'ajout d'une superficie minimale de 127,7 hectares. Le processus de reconnaissance est en cours auprès du MFFP.

---

[42] UNION INTERNATIONALE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE, Lignes directrices pour l'application des catégories de gestion aux aires protégées, 2008, 96 p.

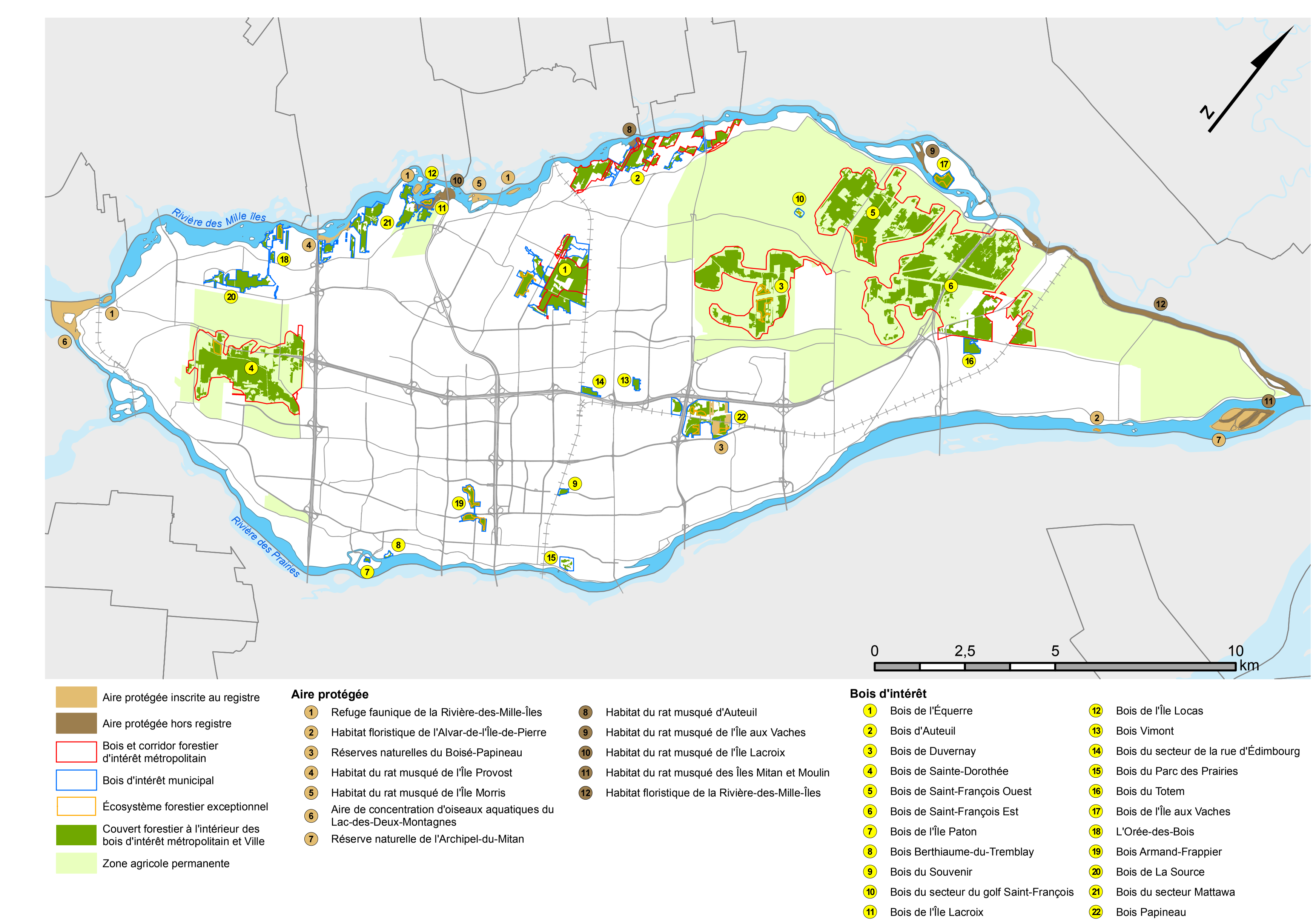
[43] MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, *Registre des aires protégées,* www.mddelcc.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/registre/cartes/Carte-Ap-Rg-13-Laval.pdf (consulté en novembre 2016).

Tableau 2-27 : Caractérisation des aires protégées

AIRES PROTÉGÉES	LOCALISATION	DÉSIGNATION	SUPERFICIE (en ha)
1	Alvar de l'île de Pierre	Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable	1,3
2	Île Morris	Habitat faunique	7,5
3	Lac des Deux Montagnes	Habitat faunique	32,7
4	Lac des Deux Montagnes	Habitat faunique	28,3
5	Île Provost	Habitat faunique	7,3
6	Île Isaïe-Locas	Milieu naturel de conservation volontaire	1,9
7	Baie de l'île Locas	Milieu naturel de conservation volontaire	6,2
8	Rivière des Mille Îles	Refuge faunique	10,9
9	Bois Papineau	Réserve naturelle reconnue	7,2
10	Bois Papineau	Réserve naturelle reconnue	5,9
11	Bois Papineau	Réserve naturelle reconnue	2,0
12	Archipel du Mitan	Réserve naturelle reconnue	67,9
Sous-total			**179,1**
13	Habitat floristique de la Rivière-des-Mille-Îles	Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable, non inscrit au registre	126,4
15	Île Lacroix	Habitat faunique, non inscrit au registre	19,2
16	Auteuil	Habitat faunique, non inscrit au registre	6,2
17	Île aux Vaches	Habitat faunique, non inscrit au registre	8,0
18	Îles du Mitan et du Moulin	Habitat faunique, non inscrit au registre	23,8
Sous-total			**183,6**
Total	-	-	**362,7**

Source : MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, Registre des aires protégées, www.mddelcc.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/registre/cartes/Carte-Ap-Rg-13-Laval.pdf (consulté en novembre 2016).

Carte 2-21 : Bois et corridor forestier d'intérêt, ensemble forestier exceptionnel et aire protégée



2.2.3.7 ZONES D'AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE PARTICULIÈRES

En 2009, la Ville de Laval a adopté une *Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt*[44]. Cette politique vise par la mise en place de différents instruments à préserver le patrimoine naturel des Lavallois et exprime la volonté de la Ville de poursuivre la planification de l'aménagement du territoire dans une vision de développement durable. La politique est avant tout un outil de gestion adapté au contexte territorial lavallois, c'est-à-dire qu'elle prend en considération la nature métropolitaine, urbaine et agricole de la municipalité. Pour orienter ses efforts et ses actions en vue d'atteindre les objectifs de la politique, la Ville de Laval s'est dotée d'une stratégie composée de huit axes d'intervention. Un de ces axes stratégiques est de revoir la planification du territoire avec une approche écosystémique basée sur les zones d'aménagement écologiques particulières (ZAEP).

Tableau 2-28 : Axes d'intervention de la Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt

AXES STRATÉGIQUES
• Revoir la planification du territoire avec une approche écosystémique
• Adopter une approche viable pour les milieux naturels hors des ZAEP
• Élaborer un plan d'action spécifique avec le milieu agricole
• Élaborer un cadre réglementaire adapté à la conservation
• Diversifier les moyens d'acquisition
• Poursuivre le programme de compensation environnementale
• Établir un cadre de gestion et de suivi
• Développer un programme de communication et de sensibilisation

Source : VILLE DE LAVAL. Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt, 2009. 50 p.

Une ZAEP est un vaste territoire de planification intégrant des secteurs de développement potentiel ainsi que des zones de conservation et de mise en valeur de grands ensembles à forte valeur écologique. Ce territoire présente une forte densité d'éléments d'intérêt (bois, cours d'eau, écosystèmes forestiers exceptionnels, milieux humides, etc.). C'est à partir de ces ensembles naturels que 13 ZAEP ont été désignées, tant en milieu urbain qu'en milieu agricole. Les ZAEP sont des territoires de grande superficie qui regroupent dans certains cas des secteurs bâtis, des sites naturels déjà protégés, et concentrent plusieurs ensembles naturels d'intérêt biologique. Toutefois, puisque la délimitation de ces 13 ZAEP a été réalisée en 2009, il convenait de faire la mise à jour de la délimitation de plusieurs de ces ZAEP dans le cadre de l'exercice de révision du schéma d'aménagement. De plus, trois (3) nouvelles zones d'aménagement écologique particulières ont été désignées (voir la carte 2-22). Cette mise à jour a été réalisée en prenant en considération les nouvelles données disponibles, notamment :

- la cartographie des espaces boisés de plus de 0,3 hectares sur le territoire lavallois, réalisée par la CMM et la Ville de Laval en 2009 ;
- la cartographie des milieux humides, réalisée par Canards Illimités en collaboration avec la CMM et le gouvernement du Québec en 2012 ;
- la mise à jour de la cartographie des milieux humides et des cours d'eau de Laval selon les nouvelles études de caractérisation en date de 2015 ;
- la mise à jour des données du gouvernement du Québec sur les écosystèmes forestiers exceptionnels en date de 2013 ;
- la mise à jour des données du gouvernement du Québec sur les aires protégées inscrites ou non au registre officiel en date de 2015 ;

[44] VILLE DE LAVAL, *Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt,* 2009, 50 p.

- le périmètre des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et des bois d'intérêt municipal intégré au règlement M.R.C.L-8 en date de 2014 ;
- l'exercice d'identification des milieux naturels protégés par un outil réglementaire, effectué par la Ville en 2015.

Chacune des 16 ZAEP a fait l'objet d'une caractérisation écologique préliminaire. La Ville de Laval prévoit approfondir cette caractérisation dans le cadre de l'élaboration d'un plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels pour mieux cerner les enjeux reliés à leur développement et leur mise en valeur. Les 16 ZAEP identifiées font partie prenante du schéma d'aménagement et celles situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation constitueront des aires de planification privilégiées pour protéger et mettre en valeur les milieux naturels. La description des ZAEP est jointe à l'annexe 9.

Carte 2-22 : Zones d'aménagement écologiques particulières (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*)

2.2.3.8 MENACES AUX MILIEUX NATURELS

Il existe plusieurs types de menaces aux milieux naturels à Laval, et différentes façons de les combattre. Ces menaces sont liées à la présence d'espèces ravageuses ou exotiques envahissantes et à l'urbanisation du territoire.

Les espèces ravageuses

Le stress engendré par l'environnement joue un très grand rôle dans la prolifération d'une maladie ou la présence d'espèces ravageuses, principalement des insectes et des champignons, chez un arbre en milieu urbain. Les insectes peuvent être de type défoliateur, suceur ou perceur, entre autres. À Laval, on note la présence de plusieurs espèces qui menacent la canopée, dont l'agrile du frêne, le nodule noir et le feu bactérien, qui attaquent principalement les arbres à fruits, la maladie hollandaise de l'orme et la maladie corticale du hêtre. L'agrile du frêne et la maladie corticale du hêtre sont présentement les plus grandes menaces.

L'agrile du frêne est un insecte exotique envahissant qui décime toutes les espèces de frênes. En effet, on observe 100 % de mortalité des frênes dans un rayon de 2,5 km en six ans lorsqu'aucune intervention n'est faite au moment de la première détection. Ce coléoptère vert émeraude vient d'Asie et mesure environ un (1) centimètre. Il se propage en volant d'arbre en arbre, mais le transport du bois de frêne (bois de chauffage, matériel de pépinière, copeaux, etc.) constitue la principale source de propagation de l'insecte. Sa présence a été détectée pour la première fois à Laval, en 2012. À Laval seulement, on dénombre environ 5 000 frênes sur les terrains publics (parcs et terre-pleins) et environ le même nombre dans les rues. Il y aurait également quelque 5 000 frênes sur des propriétés privées. En milieu naturel, le frêne représente en moyenne 15 % de la totalité des arbres, mais parfois plus de 60 %, d'où l'importance de ralentir la propagation du ravageur. La Ville de Laval a élaboré un plan d'action basé sur la détection précoce, en ciblant le traitement, l'abattage et le remplacement. La réglementation limite l'abattage des frênes à la saison hivernale. La Ville a également aboli les frais de permis pour l'abattage des frênes malades.

La maladie corticale du hêtre est une maladie exotique qui résulte d'une interaction entre un insecte, la cochenille du hêtre, et deux champignons pathogènes. Les hêtres malades présentent des chancres sur le tronc, qui peuvent déformer l'écorce et entraîner le dépérissement de l'arbre. Cette maladie attaque plusieurs hêtres de l'écosystème forestier exceptionnel du bois Papineau.

La prochaine menace à combattre est celle du longicorne asiatique, qui s'attaque à tous les érables, bouleaux et peupliers. Cet insecte perceur a été détecté pour la première fois en 2003, en Ontario, dans la région de Toronto, mais serait sous contrôle et sous haute surveillance. Il est important d'élaborer un programme d'inspection et de détection précoce de cet insecte perceur, qui constitue une menace pour la forêt urbaine et les milieux naturels lavallois.

Les espèces exotiques envahissantes

La présence d'espèces exotiques envahissantes menace la biodiversité et l'intégrité des milieux naturels qui composent le paysage lavallois. En effet, certaines sont si bien adaptées à leur nouvel environnement qu'elles supplantent toutes les espèces indigènes qui s'y trouvent. Selon l'Union internationale pour la conservation de la nature, les espèces exotiques envahissantes constituent la deuxième menace en importance pour la biodiversité, tout de suite après la destruction des habitats.

On trouve plusieurs espèces exotiques envahissantes à Laval, dont le roseau commun, le nerprun cathartique, le nerprun bourdaine, l'érable de Norvège ainsi que la renouée du Japon. Leur présence est très forte sur le territoire, comme dans tous les milieux urbains. En 2014, environ 88 % des milieux humides dans le périmètre urbain abritaient au moins une espèce envahissante, et environ le tiers en comptaient au moins deux.

Le nerprun est une grande menace pour les écosystèmes lavallois : il cause beaucoup de dégâts en empêchant la régénération des arbustes et en rivalisant agressivement avec les espèces indigènes. On le trouve dans presque tous

les milieux naturels de Laval, en plus ou moins grande quantité. Entre 2012 et 2015, en collaboration avec plusieurs partenaires, la Ville a entrepris de contrôler le nerprun dans l'arboretum du bois de l'Équerre et dans une partie du bois Armand-Frappier. Une zone de plus de 35 000 m² a été restaurée par le retrait des nerpruns et la plantation de 225 arbres et de 1 100 arbustes. La Ville espère ainsi permettre au sous-bois de se régénérer.

L'érable de Norvège a été introduit au Québec et ailleurs en Amérique pour sa résistance à la pollution urbaine et sa croissance rapide. Ressemblant beaucoup à l'érable à sucre, il a été reconnu aux États-Unis et en Ontario comme une espèce envahissante dont il faut limiter l'expansion. En sous-bois, l'érable de Norvège réduit la lumière et induit une croissance plus lente des frênes et des érables à sucre dans les zones où il est dominant[45]. Il a donc le potentiel de supplanter l'érable à sucre comme espèce dominante des érablières urbaines et péri-urbaines du sud du Québec. Laval doit être vigilante et prévoir une gestion intégrée et responsable de cette espèce pour la protection de ses érablières.

La renouée du Japon est elle aussi présente à plusieurs endroits à Laval, principalement sur les berges et les rives des cours d'eau. Cette herbacée vivace croît très rapidement, jusqu'à huit centimètres par jour. En Amérique du Nord, elle se reproduit essentiellement mais pas exclusivement de façon végétative par des rhizomes souterrains. Elle est extrêmement vigoureuse : un simple fragment de quelques centimètres de tige peut former un rhizome, et la plante peut même percer une couche d'asphalte de cinq (5) centimètres. Elle forme des peuplements denses qui étouffent toutes les autres espèces indigènes.

Les menaces à la canopée urbaine

Les arbres urbains sont stressés par les conditions environnementales dans lesquelles ils croissent, et ils sont particulièrement sensibles aux parasites et aux insectes ravageurs. Mais d'autres enjeux ont également un impact sur la canopée urbaine.

La compaction du sol représente un stress répandu en milieu urbain, pour lequel il existe peu de solutions concrètes. Cette compaction provient du piétinement des piétons et des vélos, ainsi que de la minéralisation de l'espace.

La mauvaise planification des plantations d'arbres et des servitudes aériennes des réseaux d'électricité et de télécommunication occasionne des conflits d'occupation de l'espace. Les émondages répétés affaiblissent la structure des arbres, ce qui les rend plus vulnérables aux grands vents. Des pratiques d'élagage respectueuses des arbres peuvent diminuer ce stress. Toutefois, la meilleure solution demeure une planification rigoureuse des plantations tenant compte des réseaux aériens. Les infrastructures publiques souterraines (gaz, aqueduc, câble) entrent aussi souvent en conflit avec les racines, créant un environnement limitatif pour la croissance et la survie des arbres.

Les sels de déglaçage utilisés pour assurer la sécurité des routes occasionnent plusieurs problèmes. Lorsqu'ils pénètrent dans le sol, ils empêchent l'absorption d'éléments essentiels, ce qui entraîne des carences chez les arbres. De plus, les embruns qui sont projetés sur les branches détruisent les bourgeons apicaux, engendrant la croissance de branches ayant l'allure de balais de sorcière. L'utilisation de sable et de gravier fin, plus fréquente dans les dernières années, permet de réduire la quantité de sel utilisée. Il importe tout de même de tenir compte de cet aspect dans le choix des espèces pour les nouvelles plantations près des artères où l'utilisation de sel est fréquente.

Les blessures d'origine mécanique sur le tronc sont des portes d'entrée pour les maladies et les champignons, qui affectent la santé des arbres. Ces blessures peuvent être causées par les équipements de déneigement ou de tonte ainsi que par les cadenas de vélos. Divers équipements de protection existent pour diminuer le risque de blessures. Le vandalisme et le surélagage sont d'autres menaces courantes, contre lesquelles il faut mieux légiférer afin de protéger les arbres urbains.

---

[45] BARIL, Pierre, « Les érables de Norvège envahissent le mont Royal », *Forum* (Université de Montréal), vol. 40, no 31, 29 mai 2006.

Enfin, la sécheresse, les températures extrêmes et les polluants atmosphériques ont divers effets sur les arbres. Ils peuvent réduire la photosynthèse, créer un stress hydrique et causer des dommages aux feuilles et aux bourgeons. Ces conditions ralentissent la croissance, augmentent la vulnérabilité aux insectes ravageurs et aux maladies, et peuvent entraîner la mort d'un arbre. Certaines espèces sont mieux adaptées à ces conditions que d'autres, d'où l'importance d'une bonne diversité sur le plan des espèces et de la provenance des arbres.

L'urbanisation du territoire

Le développement urbain a eu de grandes conséquences sur les milieux naturels, occupant toujours plus d'espace et perturbant l'équilibre des écosystèmes et des dynamiques originelles. Le remblaiement de cours d'eau ou de milieux humides, la fragmentation de bois urbains et la bétonisation des berges ne sont que quelques exemples de pratiques observées dans les dernières décennies.

Une partie des écosystèmes du territoire lavallois font actuellement l'objet d'une protection. Néanmoins, il convient de faire preuve de vigilance afin de ne pas perdre le bénéfice des nombreux services écologiques qu'ils rendent, et il conviendrait d'augmenter la superficie des espaces protégés. La pression du développement sur les milieux naturels est grande, et la Ville doit profiter de la panoplie d'outils à sa disposition pour mieux intégrer et harmoniser les milieux naturels dans le cadre de projets de développement urbain. Ces outils permettront de maximiser la protection du couvert forestier, des milieux humides et des cours d'eau.





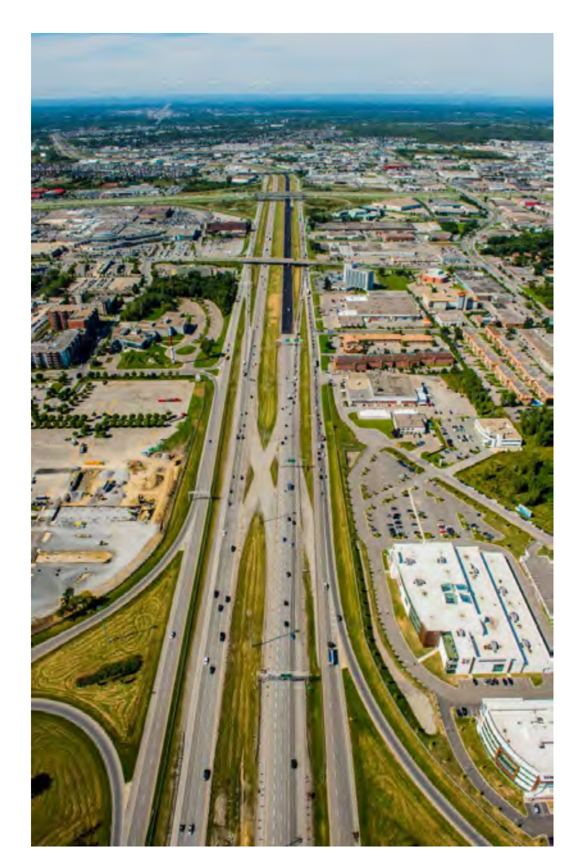
Cohabitation des milieux naturels avec l'urbanisation du territoire

2.2.4 CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU TERRITOIRE

En vertu du quatrième paragraphe du premier alinéa de l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), tout schéma d'aménagement doit indiquer les zones de contraintes particulières à la sécurité publique et à l'environnement. Conformément au cinquième paragraphe du premier alinéa du même article, il doit également identifier les voies de circulation actuelles ou projetées qui entraînent des contraintes à l'occupation du sol. Le PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal, quant à lui, demande d'identifier les contraintes majeures qui chevauchent le territoire de plusieurs MRC.

2.2.4.1 CONTRAINTES ANTHROPIQUES

Intervenant dans le quotidien des citoyens lavallois, les contraintes d'ordre anthropique doivent être prises en compte dans le choix et la localisation des fonctions et des équipements, et dans les usages qui côtoieront ceux-ci. En effet, dans le passé, il est souvent arrivé que, en raison d'une absence de planification, des usages se sont implantés à des endroits mal adaptés. Il existe deux types de contraintes de nature anthropique : les nuisances et les risques. Le terme nuisance regroupe les facteurs d'origine technique ou sociale qui rendent la vie malsaine ou pénible, soit par la nature même d'un immeuble ou d'une activité, soit par l'usage abusif qu'on en fait, tel que les activités extractives. Quant au risque, il désigne un danger éventuel, plus ou moins prévisible, qui pourrait par son ampleur entraîner des conséquences néfastes pour la collectivité, tel que le transport des matières dangereuses. À Laval, les contraintes d'origine anthropique proviennent principalement des axes de circulation routière et ferroviaire, des anciens lieux d'élimination des matières résiduelles, des activités extractives, des dépôts de neige usée, des corridors de transport d'énergie, des oléoducs et du réseau gazier, des usines de traitement des eaux usées, des antennes de télécommunication, des sites à risque d'accident technologique, des terrains contaminés, des sources de pollution atmosphérique et, finalement, des îlots de chaleur.



Infrastructures contraignantes

Les contraintes sonores majeures

Les contraintes à l'occupation du sol induites par les axes de circulation sont reliées principalement au bruit, mais également aux vibrations, à la pollution de l'air et aux risques liés au transport de matières dangereuses. Ces risques et nuisances augmentent avec le débit et la vitesse de la circulation, l'augmentation du nombre de camions lourds. Toutes les autoroutes sont donc des sources de contraintes ainsi que plusieurs routes à fort débit de circulation qui traversent le territoire de la Ville.

Le réseau ferroviaire de Laval est composé de 30 km de voies ferrées. Aucune gare de triage ne se trouve sur le territoire lavallois. Toutefois, celui-ci n'est traversé que par trois lignes principales : le trafic est supérieur à cinq trains par jour, ceux-ci circulent à haute vitesse, dépassant parfois les 80 km/h, avec des passages à niveau et des déclivités susceptibles de faire augmenter le bruit produit normalement par la circulation ferroviaire[46].

CIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA, *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des gares ferroviaires*, 2013, 111 p.

Le bruit de ces axes de circulation peut avoir des incidences sur la qualité de vie des citoyens : il peut gêner les communications, nuire au sommeil et augmenter le stress. Selon l'avis de l'Institut national de santé publique, « Bien que longtemps considéré comme une simple nuisance, le bruit environnemental est maintenant considéré comme un risque à la santé, particulièrement en milieu urbain, où il peut affecter un grand nombre de personnes. »[47]. En 1998, le ministère des Transports a adopté la Politique sur le bruit routier qui est composée de deux approches, soit l'approche de planification intégrée et l'approche corrective qui visent essentiellement à atténuer les impacts sur la population du bruit généré par l'utilisation des infrastructures de transport routier. Afin d'être conforme à ce que prescrit la LAU (art. 5, 1er al., par. 5° et 2e al., par. 2°), la Ville doit inclure l'approche de planification intégrée de la Politique sur le bruit routier du MTMDET dans son schéma. La Politique offre un cadre permettant :

- d'identifier les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général, notamment en raison du bruit routier et ;
- d'établir des dispositions réglementaires en matière de zonage et de lotissement.

L'approche corrective vise à atténuer les niveaux de bruit élevés par la mise en place de mesures d'atténuation (généralement des écrans antibruit) dans les secteurs sensibles développés bordant les emprises routières lorsque le niveau atteint ou dépasse 65 dBA $L_{eq,\ 24\ h}$ (niveau équivalent sur 24 heures). Les zones sensibles admissibles doivent avoir été construites ou doivent avoir reçu un permis de construction avant l'entrée en vigueur de la politique, en mars 1998. Les municipalités sont entièrement responsables d'atténuer le bruit routier affectant les zones sensibles implantées après cette date. Les zones problématiques sont corrigées à la demande des municipalités, et les coûts des mesures d'atténuation sont partagés également entre le MTMDET et les municipalités concernées.

La Ville de Laval, de concert avec le MTMDET, a édifié des murs antibruit le long de la R-125, la R-335, l'A-15, de l'A-19 e de l'A-440. Certains de ces murs ont été implantés avant l'entrée en vigueur de la politique. Le tableau 2-29 recense les écrans antibruit localisés en bordure du réseau routier supérieur de la Ville de Laval. De plus, il est à noter qu'un écran antibruit est en voie d'être finalisé le long de l'autoroute 440, et ce, entre la rue de Lublin et le boulevard René-Laennec (environ 1 200 mètres), de même qu'entre la Montée Monette et l'autoroute 19 (environ 685 mètres).

[47] INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE, Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains, 2015, p.7

Tableau 2-29 : La localisation des écrans antibruit du réseau supérieur

AUTOROUTE	LIMITES DE L'ÉCRAN	LONGUEUR TOTALE DE L'ÉCRAN (approx. en m)	HAUTEUR DE L'ÉCRAN (m)
A-13	Entre le boulevard Lévesque et le boulevard Samson* (du côté ouest de l'autoroute 13)	680	6,0
A-15	Boulevard Lévesque et boulevard Cartier (des deux côtés de l'autoroute 15)	1 135 (deux directions)	7,0
A-15	Boulevard Cartier au boulevard de la Concorde (du côté est de l'autoroute 15)	905	4,0
A-15	Entre le chemin de la Petite-Côte et le boulevard Curé-Labelle (du côté est de l'autoroute 15)	392	6,0
A-15	Entre le boulevard Curé- Labelle et la rue Carmina (au sud du boulevard Sainte-Rose) (du côté ouest de l'autoroute 15)	988	3,5
A-19	Entre le boulevard Lévesque et le boulevard Saint-Martin (des deux côtés de l'autoroute 19)	4 372 (deux directions)	7,0
A-19	Entre l'autoroute 440 (Jean-Noël-Lavoie) et le boulevard Dagenais	1 321	4,0
R-335	Entre le boulevard Dagenais et l'avenue des Lacasse	2 124	4,0
R-125	Entre le boulevard Lévesque et le boulevard de la Concorde (du côté ouest de l'autoroute)	1 794	3,5 à 7,0
R-125	Entre le boulevard de la Concorde et la rue Claudette (dans les deux directions)		3,0 à 4,5
R-125	Entre la rue Claudette et le boulevard Saint-Martin		3,5 à 7,0

*Écran non construit par le MTMDET

Source : Information fournie par le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, janvier 2017.

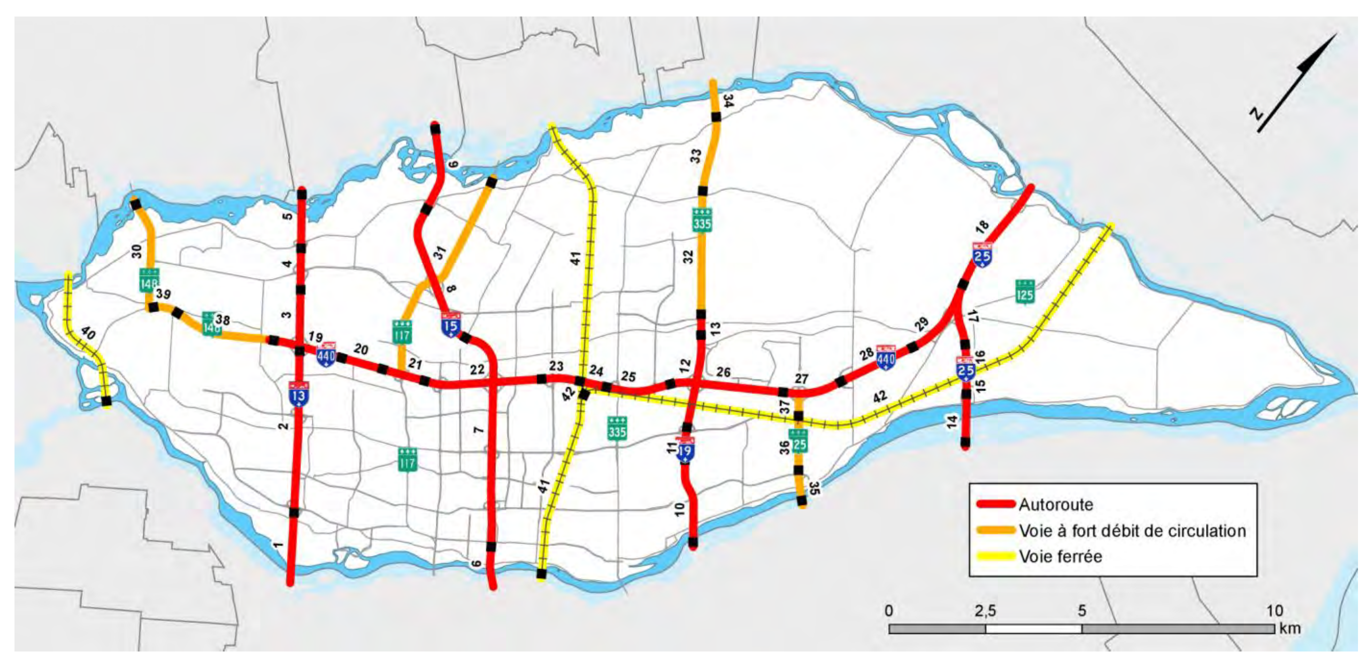
Les voies routières et ferroviaires qui présentent des contraintes majeures sont identifiées au tableau 2-30 et sur la carte 2-23. Elles correspondent aux voies de circulation affichant à la fois une vitesse maximale égale ou supérieure à 70 km/heure et un débit journalier estival moyen supérieur à 5 000 déplacements, aux voies à fort débit de circulation identifiées comme étant contraignantes par la CMM dans le critère 1.5.2 du PMAD et aux voies ferrées principales.

Tableau 2-30 : Zones de contraintes sonores – Autoroutes, voies à fort débit de circulation et voies ferrées, 2014 *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*

AUTOROUTES, VOIES À FORT DÉBIT DE CIRCULATION ET VOIES FERRÉES	TRONÇON	DÉPLACEMENTS JOURNALIERS MOYENS ESTIVAUX (DJME)	VITESSE PERMISE
Autoroutes			
Autoroute Chomedey (A-13)	1	157 000	100 km/h
	2	121 000	100 km/h
	3	95 000	100 km/h
	4	88 000	100 km/h
	5	100 000	100 km/h
Autoroute des Laurentides (A-15)	6	180 000	100 km/h
	7	141 000	100 km/h
	8	164 000	100 km/h
	9	140 000	100 km/h
Autoroute Papineau (A-19)	10	54 000	100 km/h
	11	18 300	100 km/h
	12	19 300	100 km/h
	13	46 000	100 km/h
Autoroute 25 (A-25)	14	46 000	100 km/h
	15	40 000	100 km/h
	16	48 000	100 km/h
	17	25 000	100 km/h
	18	91 000	100 km/h
Autoroute Jean-Noël-Lavoie (A-440)	19	37 000	100 km/h
	20	96 000	100 km/h
	21	81 000	100 km/h
	22	107 000	100 km/h
	23	125 000	100 km/h
	24	169 000	100 km/h
	25	135 000	100 km/h
	26	91 000	100 km/h
	27	83 000	100 km/h
	28	110 000	100 km/h
	29	64 000	100 km/h
Voies à fort débit de circulation			
Boulevard Arthur-Sauvé (R-148)	30	n/a	60 km/h
Boulevard Curé-Labelle (R-117)	31	n/a	60 km/h
Avenue Papineau (R-335)	32	31 000	90 km/h
	33	24 500	90 km/h
	34	35 000	70 km/h
Boulevard Pie-IX (R-125)	35	63 000	80 km/h
	36	66 000	80 km/h
	37	39 000	80 km/h
Avenue des Bois (R-148)	38	28 000	70 km/h
	39	25 000	70 km/h
Voies ferrées/SLR			
Ligne Montréal–Deux-Montagnes (SLR)	40	n/a	n/a
Ligne Montréal–Saint-Jérôme	41	n/a	n/a
Ligne Montréal–Terrebonne–Trois-Rivières–Québec	42	n/a	n/a

Sources : Carte des débits journaliers estivaux moyens, ministère des Transports du Québec (MTQ), direction de Laval–Mille-Îles, juillet 2015 et Plan directeur des limites de vitesse, Ville de Laval, 2015

Carte 2-23 : Contraintes sonores majeures



Risques ferroviaires

Trois transporteurs utilisent les voies ferrées présentes sur le territoire lavallois, soit le Canadien National (CN), le Canadien Pacifique (CP) et le Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG). Les deux derniers transportent des matières dangereuses. Deux lignes de train de banlieue, opérées par l'ARTM, traversent et desservent l'île : celle de Deux-Montagnes, située à l'extrémité ouest de Laval, dont la vocation est appelée à changer avec la construction du nouveau SLR dans le cadre du projet du REM et celle de Saint-Jérôme, qui passe au coeur du territoire *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*

Le déraillement tragique survenu le 6 juillet 2013 au centre-ville de Lac-Mégantic a sensibilisé la Ville de Laval à la protection de la population au regard des risques associés aux aménagements aux abords des voies ferrées. Le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec ont le pouvoir de réglementer le transport ferroviaire afin d'améliorer la sécurité et de diminuer les risques et les conséquences d'incidents associés au transport de matières dangereuses par train ; pour leur part, les villes ont des pouvoirs qui leur permettent de gérer l'urbanisation à proximité des voies ferrées. Il faut toutefois noter que, dans une perspective de sécurité civile, les enjeux et les difficultés sont différents pour les abords déjà urbanisés des emprises ferroviaires et pour ceux qui sont vacants et sujets à être développés.

Les anciens lieux d'élimination des matières résiduelles

Laval ne dispose plus de lieux d'élimination actifs des matières résiduelles depuis plusieurs années. Les anciens lieux d'élimination peuvent présenter des niveaux de contamination variables étant donné que certains de ces sites ont probablement reçu des déchets industriels. L'occupation à d'autres fins des anciens lieux d'élimination des matières résiduelles peut avoir une incidence sur la santé publique et l'intégrité environnementale.

Le répertoire des dépôts de sol et de résidus industriels à Laval et pour chaque région administrative du Québec est disponible sur le site Internet du MDDELCC[48]. Finalement, le MDDELCC a réalisé en 1984 un inventaire des lieux d'élimination des déchets dangereux (GERLED). Des modifications ont été apportées à cet inventaire jusqu'en 1998 et ce sont ces informations qui sont présentées ci-dessous. Plusieurs de ces sites ont fait l'objet de travaux de réaménagement et de réhabilitation et le MDDELCC peut être contacté pour plus de détails.

Tableau 2-31 : Lieux d'élimination des déchets solides et des résidus industriels

IDENTIFICATION	NOM	LIEU	CLASSE
13-01B	Dépotoir Saint-Judes	Est du pont Louis-Bisson - Ouest de la rue Saint-Judes	II
13-03	Dépotoir Bomar - Parc de Valognes	Sud-Ouest de l'A-440 et du boulevard des Laurentides	II
13-05	Dépotoir Industries Cloutier inc.	Ouest du boulevard Sainte-Marie	II
13-07	Dépôt, Québec Métal recyclé	2185 Montée Masson	II
13-09	Terrains autour du bassin Bois-de-Boulogne	Est de l'avenue de Bois-de-Boulogne - Nord du boulevard du Souvenir	II
13-01	Lieu élimination matériaux secs Saint-Martin	Est du pont Louis-Bisson - Ouest de la rue Saint-Judes	III
13-02	Lieu épandage boues Borden ltée	2075, avenue Francis-Hughes	III
13-04	Lieu élimination Fonderie Pont-Viau	Est du boulevard des Laurentides - secteur Pont-Viau	III
13-06	Dépotoir à proximité rue Rondeau	Ouest de la rue Rondeau - secteur Saint-François	III
13-08	Dépotoir à Saint-Vincent-de-Paul - Centre de la Nature	Ouest de l'avenue du Parc - Sud du boulevard Saint-Martin Est	III

Source : MDDELCC, Inventaire des lieux d'élimination de résidus industriels GERLED ; Évolution depuis 1983 et état actuel, 1998.

Nous référons aussi le lecteur à la section visant « Les terrains contaminés » pour plus d'informations.

[48] http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/sol/residus_ind/recherche.asp

Les carrières, gravières et sablières

L'activité minière de la région de Laval est caractérisée par l'extraction d'agrégats, de la pierre à béton. Cette activité a cours dans trois carrières du territoire. Les nuisances relatives à l'exploitation des carrières à Laval sont les vibrations et les surpressions d'air (bruit) émises lors du dynamitage, l'émission de poussière, les risques de retombée de projectiles lors du dynamitage, l'augmentation du camionnage sur les voies de circulation aux abords des sites et le bruit des équipements.

Les carrières sont situées :

- de part et d'autre du boulevard Saint-Martin Est, à l'est du boulevard des Laurentides ;
- en bordure de la montée Masson, au nord de l'avenue Marcel-Villeneuve ;
- au nord du rang Saint-Elzéar Est, à l'ouest de la montée Saint-François ;
- Il est à noter que la partie sud de la carrière située en bordure du boulevard Saint-Martin Est est en voie de réhabilitation.

Le territoire ne compte pas de sablière ni de gravière.

Les activités minières

Selon le Registre des titres miniers, réels et immobiliers du Québec du MERN, l'exploration et l'exploitation minière est interdite, à titre de disposition transitoire, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville de Laval[49]. En date du 14 février 2017, il n'y avait aucun titre minier actif sur le territoire. Le gouvernement a identifié des secteurs où l'exploration minière est permise sous conditions : l'habitat du rat musqué de l'île aux Vaches, de l'île Provost, de l'île Lacroix, de l'île Morris, de l'île du Mitan, de l'île du Moulin et du secteur d'Auteuil, le refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles et le milieu de conservation volontaire de la Baie de l'île Locas (partie Cordeau-Parent).[50]

Les dépôts de neige usée

Le territoire lavallois compte actuellement six dépôts de neige usée, situés aux endroits suivants :

- sur le site de la carrière située au nord du rang Saint-Elzéar Est, à l'ouest de la montée Saint-François ;
- sur le site de la carrière située du côté nord du boulevard Saint-Martin, à l'est du boulevard des Laurentides ;
- sur les lots 1 717 256 et 1 717 257, situés au sud du boulevard Cléroux et à l'est de l'A-13 ;
- sur les lots 1 871 220, 3 552 985 et 3 552 986, situés au sud du boulevard Sainte-Rose, à l'ouest de la voie ferrée du CP ;
- sur le lot 1 375 676, situé au sud du boulevard Dagenais Ouest, à l'ouest de l'A-13 ;
- sur le site de l'ancienne carrière Lagacé (Carré Laval), située au nord du boulevard du Souvenir, à l'est du boulevard Daniel-Johnson.

Ces sites ont tous fait l'objet d'une autorisation ministérielle en ce qui concerne la qualité de l'environnement ; ils ne devraient donc pas contaminer les sols et la nappe phréatique. Outre les questions environnementales, la présence d'un dépôt de neige usée entraîne des contraintes pour les résidents par le flux de circulation des camions et l'augmentation du bruit durant les

---

[49] MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES, *Registre des droits miniers, réels et immobiliers du Québec*, consultation le 14 février 2017.

[50] MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES, *Registre des droits miniers, réels et immobiliers du Québec*, consultation le 14 février 2017.

périodes de déneigement. Certaines localisations sont conflictuelles, comme celle sur le boulevard Sainte-Rose, au cœur d'un pôle de quartier en devenir et d'une aire TOD, et celle du Carré Laval, située dans le centre-ville.

Les lignes et postes de transport du réseau électrique

Le territoire de Laval est sillonné par 91 km de lignes utilisées pour le transport d'électricité de différentes tensions : 735 KV (4 circuits), 315 KV (11 circuits), 120 KV (19 circuits), 69 KV (3 circuits). Hydro-Québec opère également 8 postes électriques sur le territoire de Laval. Les contraintes reliées aux lignes de haute tension et aux postes sont principalement d'ordre esthétique. Le gabarit imposant des structures et le manque d'entretien de certaines emprises affectent particulièrement le paysage. Il n'y a cependant pas de consensus quant aux risques associés aux champs électromagnétiques émis par ces infrastructures.

En effet, aucun règlement n'a été adopté en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2) pour limiter l'exposition de la population aux champs électriques et magnétiques de basse fréquence, à laquelle s'apparente celle des lignes et postes de transport du réseau électrique[51]. Selon le Comité de radioprotection fédéral-provincial-territorial (CRFPT), les preuves scientifiques sont insuffisantes pour conclure qu'une exposition aux champs électromagnétiques émis par les lignes de transport peut avoir des effets nuisibles sur la santé. Par conséquent, il n'a pas été jugé nécessaire par le gouvernement fédéral d'émettre un avertissement à l'intention des personnes qui vivent ou passent beaucoup de temps à proximité des lignes de transport[52]. La liste des équipements et infrastructures du réseau électrique sur le territoire de Laval est donnée à l'annexe 2.

Les oléoducs

On trouve quatre conduites de pipelines d'hydrocarbure (oléoducs) sur le territoire lavallois. La première est celle de l'entreprise Enbridge ; il s'agit d'une conduite de 76 cm (30 po) qui a été construite en 1975 et mise en service en 1976. Elle se situe le long de la montée du Moulin et de la montée Masson, à l'extrémité est de l'île (Saint-François), et transporte du pétrole brut. Les trois autres appartiennent à l'entreprise Trans-Northern Pipelines Inc. (TNPI). La première, d'un diamètre de 25 cm (10 po) a été construite en 1952 ; la deuxième mesure 15 cm (6 po) et a été construite en 1972. Elles traversent toutes deux le territoire de Fabreville, de Sainte-Rose, d'Auteuil, de Duvernay et de Saint-Vincent-de-Paul, à l'intérieur de la même emprise. La troisième conduite a un diamètre de 40 cm (16 po) et a été construite en 1969 ; elle défile dans une direction nord-sud à l'est de l'A-13, sur le territoire de Chomedey et de Fabreville. Ces conduites transportent toutes des produits pétroliers raffinés. En 2010, un problème relatif au joint d'étanchéité de l'oléoduc de TNPI a été signalé à la Ville.

La Ville de Laval a exprimé son objection quant à la réalisation du projet Oléoduc Énergie Est de la société TransCanada[53], qui traverserait le territoire lavallois du nord au sud, dans le secteur de Saint-François, majoritairement en zone agricole. Les impacts potentiels du projet à Laval sont de trois ordres : risque d'un sinistre (qui aurait des conséquences sur la capacité de produire une eau potable de qualité pour les citoyens), morcellement de certaines parties du territoire, et disponibilité accrue de combustible fossile à faible coût. En 2010, la Pipelines and Informed Planning Alliance (PIPA) a publié un guide proposant des outils et des procédures de consultation publique par rapport à l'établissement d'usages sensibles à l'intérieur d'une distance de 200 à 300 m d'un réseau d'hydrocarbure, pour des raisons de sécurité

---

[51] HYDRO-QUÉBEC, Le réseau électrique et la santé. Les champs électriques et magnétiques, 2011, 22 p.

[52] SANTÉ CANADA, COMITÉ DE RADIOPROTECTION FÉDÉRAL-PROVINCIAL-TERRITORIAL, 8 novembre 2008. Réponse aux inquiétudes de la population à l'égard des champs électriques et magnétiques (CEM) des lignes de transport et de distribution d'électricité.

[53] VILLE DE LAVAL, *Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada*. Mémoire de la Ville de Laval, déposé dans le cadre de la consultation publique de la Commission de l'environnement de la CMM, 2015, 17 p.

publique[54]. Cette série de recommandations a été reconnue par les partenaires de la PIPA comme étant de bonnes pratiques à intégrer dans les documents de planification des municipalités.

Le réseau gazier

Deux types de canalisations permettent l'alimentation en gaz naturel et la distribution aux usagers sur le territoire lavallois. Les conduites de transport, d'abord, font le lien entre un poste de livraison et un poste de détente. Les conduites de distribution, quant à elles, approvisionnent les immeubles depuis les postes de détente. Ces conduites, qui sillonnent généralement les emprises des voies publiques, tout comme les services municipaux, desservent les quatre coins de la ville. Toutes appartiennent à l'entreprise Gaz Métro, qui est l'unique administrateur de gaz naturel à Laval. Le gaz naturel est principalement composé de méthane. Bien que ce gaz ne soit pas toxique, il est hautement inflammable et explosif.

Les claims gaz de schiste

L'inventaire des permis de recherche et d'exploration pétrolière et gazière du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec (MERN) en date du 14 octobre 2015 révèle qu'aucun permis de recherche n'est en vigueur sur le territoire lavallois, et ce, depuis 2009[55]. Les permis ont été abandonnés par les demandeurs ou ont été révoqués par le ministère. Les quelques découvertes qui ont été faites principalement dans la zone agricole sur les territoires d'Auteuil, de Saint-François et de Duvernay se sont avérées insuffisantes pour la poursuite des recherches. Le 9 décembre 2016, le gouvernement adopte le projet de loi n° 106 concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives ce qui a une incidence sur la gestion des activités reliés aux hydrocarbures sur le territoire lavallois.

Les antennes de télécommunication

L'implantation des antennes de télécommunication est régie par Innovation, Sciences et Développement économique Canada. Cet organisme fédéral exige un avis de la municipalité avant d'autoriser l'installation d'antennes. Il se réserve toutefois le pouvoir de procéder au choix définitif des sites.

La plupart des antennes de télécommunication existantes servent à la téléphonie mobile et aux radiocommunications des services d'urgence. Si leur hauteur est importante, elles sont installées sur des immeubles ; sinon, elles le sont sur des tours de hauteur variable, selon leur localisation. On trouve près d'une trentaine de sites sur des toitures d'immeubles et une soixantaine de tours de télécommunication réparties partout sur le territoire municipal, en particulier dans des secteurs à forte densité résidentielle et industrielle de même qu'à proximité des autoroutes. Innovation, Sciences et Développement économique Canada exige que les entreprises de télécommunication partagent le plus possible les tours existantes et proposées. Les équipements constituent une contrainte visuelle importante, qui marque le paysage. Plusieurs pays ont adopté des approches intéressantes pour minimiser leur impact visuel : ils peuvent ainsi en régir le nombre, le gabarit ou encore la hauteur[56].

Les sites à risque d'accidents technologiques

L'industrialisation a contribué à l'amélioration des conditions de vie, notamment par l'utilisation et la fabrication de produits chimiques. Ces produits chimiques peuvent toutefois présenter un risque pour la population et l'environnement. Il est nécessaire de connaître et de comprendre ce risque afin de le gérer adéquatement. L'analyse des risques

---

[54] PIPELINES AND INFORMED PLANNING ALLIANCE (PIPA), Partnering to Further Enhance Pipeline Safety in Communities Through Risk-Informed Land Use Planning. Final Report of Recommended Practices, 2010, 65 p.

[55] DIRECTION RÉGIONALE DE L'ESTRIE–MONTRÉAL–MONTÉRÉGIE ET DE LAVAL–LANAUDIÈRE–LAURENTIDES, Données tirées de la carte *Énergie – Puits de gaz et de pétrole,* 2015.

[56] MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS DU QUÉBEC, *L'intégration des tours de télécommunication dans le paysage urbain,* 2007, 5 p.

planifier les mesures d'urgence en tenant compte des risques technologiques, et considérer les risques technologiques majeurs lors de la planification de l'occupation des sols.

Une analyse préliminaire des sites à risque d'accidents technologiques et de leurs impacts potentiels sur la population et l'environnement a été réalisée en 2004, grâce à une collaboration entre le Service de protection des citoyens de la Ville de Laval, la Direction de santé publique de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Laval, et Environnement Canada (région du Québec). Cette analyse a permis de dresser une liste de 87 sites où sont entreposées une quantité de matières dangereuses[57] supérieure à 80 % de la quantité maximale autorisée ou des substances susceptibles de menacer la santé et la sécurité des personnes à l'extérieur des limites du terrain. Cette liste est présentée à l'annexe 3.

De ces 87 sites identifiés, huit sont assujettis au Règlement fédéral sur les urgences environnementales. Il s'agit des établissements suivants :

- Dyne-a-pak Inc. ;
- Gaz propane Monin ;
- Les produits alimentaires Viau ;
- Mapei ;
- Supérieur Propane ;
- Howmet Aerospace (*Règl. S.A.D.R.-1.4.R, en vigueur le 07-07-2022*) ;
- l'usine de filtration de Chomedey ;
- l'usine de filtration de Pont-Viau ;
- l'usine de filtration de Sainte-Rose.

Les terrains contaminés

À l'instar d'autres municipalités, la Ville de Laval doit composer avec la présence de terrains contaminés sur son territoire et afin que le lecteur puisse obtenir les données les plus à jour (puisque certains sites peuvent faire l'objet de réhabilitation ou de nouvelles études) les liens des banques de données sont présentées ci-dessous.

Ces contaminations sont variées, autant par rapport à la source de contamination qu'en ce qui concerne l'historique. Contrairement à certaines villes d'importance, Laval n'a pas un passé relié aux industries lourdes. Sur l'île Jésus, les sites contaminés les plus anciens prennent la forme de dépotoirs, alors que les plus récents ont souvent été utilisés en lien avec les produits pétroliers. Des remblais hétérogènes sont également présents à différents endroits sur le territoire. Les terrains contaminés se transforment parfois en enclaves, pouvant devenir des freins au développement dans le tissu urbain, peu importe leur nature. Évidemment, cette contrainte est très variable d'un site à l'autre, tant sur le plan monétaire que sur le plan technique. La connaissance de ces sites revêt donc une importance de premier plan dans la planification de l'aménagement du territoire. Conformément aux dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2), la Ville de Laval tient à jour un registre des terrains contaminés. Il est possible de consulter cette liste sur le site Internet de la Ville : http://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/terrains-contamines.aspx.

De plus, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) donne lui aussi accès à une liste des terrains contaminés sur son site Internet : http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrainscontamines/recherche.asp.

Même en l'absence d'inscription aux listes précédentes toute personne intéressée peut faire une demande d'accès à l'information afin d'obtenir des renseignements sur un immeuble. Les normes entourant la gestion des terrains contaminés sont encadrées par le MDDELCC. La Ville de Laval reste toutefois un acteur de premier plan par sa

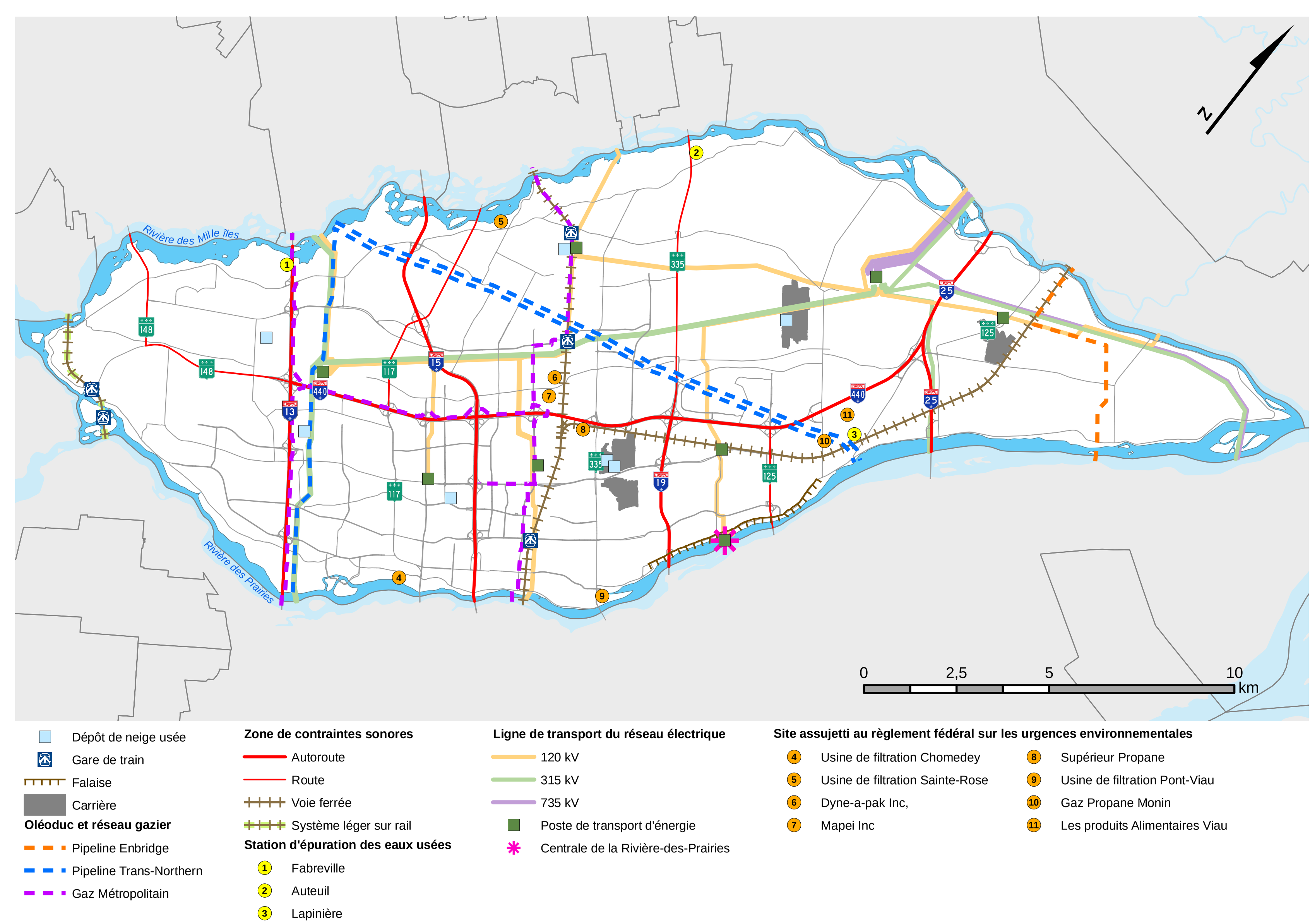
[57] Telles qu'énumérées dans la liste établie par le Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs.

responsabilité dans la planification du développement, le zonage, la réalisation de travaux d'infrastructures, etc. Hormis ses obligations légales, elle entend poursuivre l'acquisition de nouvelles connaissances et l'optimisation de sa gestion touchant les terrains contaminés. Conformément aux lois et politiques encadrant ce domaine, certains terrains contaminés doivent faire l'objet d'un plan de réhabilitation afin de pouvoir être mis en valeur.[58]

De plus, suivant les articles 120 et 121 de la LAU, aucun permis de construction ou de lotissement ne peut être délivré pour un terrain inscrit sur la liste tenue par la Ville de Laval et pour lequel le MDDELCC a approuvé un plan de réhabilitation, sans que la demande de permis soit accompagnée d'une attestation, délivrée par un expert visé à l'article 31.65 de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2), de la compatibilité du projet avec les dispositions du plan de réhabilitation de ce terrain.

[58] Seuls les terrains répondant à des critères précis sont assujettis aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2).

Carte 2-24 : Contraintes d'origine anthropique et naturelle *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*



Les sources d’émission de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique

Les différentes régions du Québec font maintenant face à des événements météorologiques extrêmes. Si aucun de ces événements ne peut être lié seul aux changements climatiques, leur multiplication et leur intensité croissante sont le signe d'une nouvelle réalité quant au climat. L’augmentation de la variabilité climatique est aussi un signe que les changements climatiques auront un impact sur nos modes de vie. Le tableau 2-32 présente la variation des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du territoire de Laval.

Tableau 2-32 : Évolution des quantités de GES émises par poste (en kt équivalent CO2), 1990-2011

ANNÉE	MATIÈRES RÉSIDUELLES	TRANSPORT ROUTIER ET HORS ROUTE	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET INSTITUTIONNEL	INDUSTRIEL	TOTAL
1990	364	1 044	377	236	471	**2 492**
2006	70	1 341	282	346	442	**2 481**
2011	71	1 371	187	235	457	**2 321**
Variation 1990-2006	-80 %	+28,4 %	-25 %	+46,6 %	+0,2 %	**- 0,4%**
Variation 2006-2011	+1,4 %	+2,2 %	-33,7 %	-32,1 %	+3,4 %	**- 6,9 %**

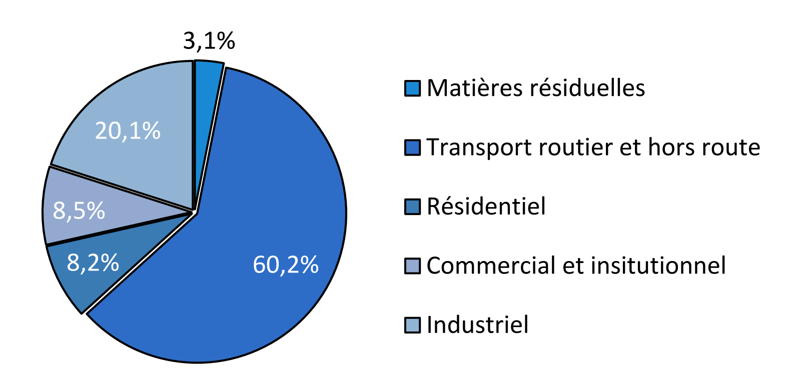
Source : Ville de Laval, Service de l’environnement, Inventaire des émissions de GES de la ville de Laval, 2014.

Concernant la variation des émissions par poste, quatre postes d’émission de GES se sont démarqués à Laval entre les années 1990 et 2006 : deux par leur forte augmentation (le transport et le secteur commercial et institutionnel) et deux par leur réduction (la gestion des matières résiduelles et le secteur résidentiel).

Entre 2006 et 2011, deux postes ont considérablement réduit leurs émissions (les secteurs résidentiel, et commercial et institutionnel), tandis que les émissions issues des matières résiduelles, du transport et de l’industrie ont augmenté légèrement.

En 2011, les émissions de GES se répartissaient de la façon suivante à la figure 2-15.

Figure 2-15 : Répartition des GES par source d’émission en 2011



Source : Ville de Laval, Service de l’environnement, *Inventaire des émissions de GES de la ville de Laval*, 2014.

Si le transport routier et hors route est responsable de plus de la moitié des émissions sur le territoire lavallois, il faut surtout noter qu'il s'agit d'un poste dont les émissions sont encore en augmentation, alors que le total des GES émis sur le territoire a baissé de 7 % entre 1990 et 2011. Il faut toutefois noter que les émissions liées au transport augmentent moins rapidement que la population lavalloise.

Les contaminants de l'air ont des effets néfastes sur la santé, qui touchent surtout les fonctions respiratoires et cardiovasculaires. Ces effets sont déterminés par la durée de l'exposition aux contaminants, les concentrations des polluants ainsi que l'état de santé des personnes exposées. Le chauffage au bois représente une autre source non négligeable de pollution atmosphérique. Il en résulte des journées de smog, en hiver comme en été. La station de suivi de la qualité de l'air située à Chomedey fait état des concentrations de particules fines suivantes pour les dernières années, tel qu'indiqué au tableau 2-33.

Tableau 2-33 : Nombre de journées de mauvaise qualité de l'air et de smog de 2010-2015

ANNÉE	NOMBRE DE JOURNÉES DE MAUVAISE QUALITÉ DE L'AIR DUS AUX PARTICULES FINES ET À L'OZONE	NOMBRE DE JOURNÉES DE SMOG DUS AUX PARTICULES FINES ET À L'OZONE
2010	28	18
2011	28	14
2012	38	18
2013	20	6
2014	16	5
2015	15	9

Source : ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec, 2015.

Selon les statistiques du réseau de surveillance de la qualité de l'air du Québec, le territoire lavallois a vécu une diminution des épisodes de smog depuis 2013, passant d'une moyenne de trois semaines entre 2010-2012 à environ une semaine (voir le tableau 2-32). Il ne faut toutefois pas sous-estimer l'effet des épisodes de smog et les journées de mauvaise qualité de l'air sur la santé des lavallois.

Pour diminuer la présence d'allergènes, la Ville de Laval procède à la vaporisation d'un herbicide écologique, développé en collaboration avec l'Université McGill, sur 160 km de bordures de rue et de route qui sont sous la responsabilité de la municipalité.

La Ville a réalisé un Plan d'action visant la réduction des émissions des GES qui a été approuvé par le MDDELCCC en juillet 2015. La Ville a également élaboré un Plan d'adaptation aux changements climatiques, adopté en mars 2016 par le MDDELCC. La Ville de Laval compte se doter d'une cible de réduction globale des gaz à effet de serre une fois que le Plan de mobilité durable est élaboré.

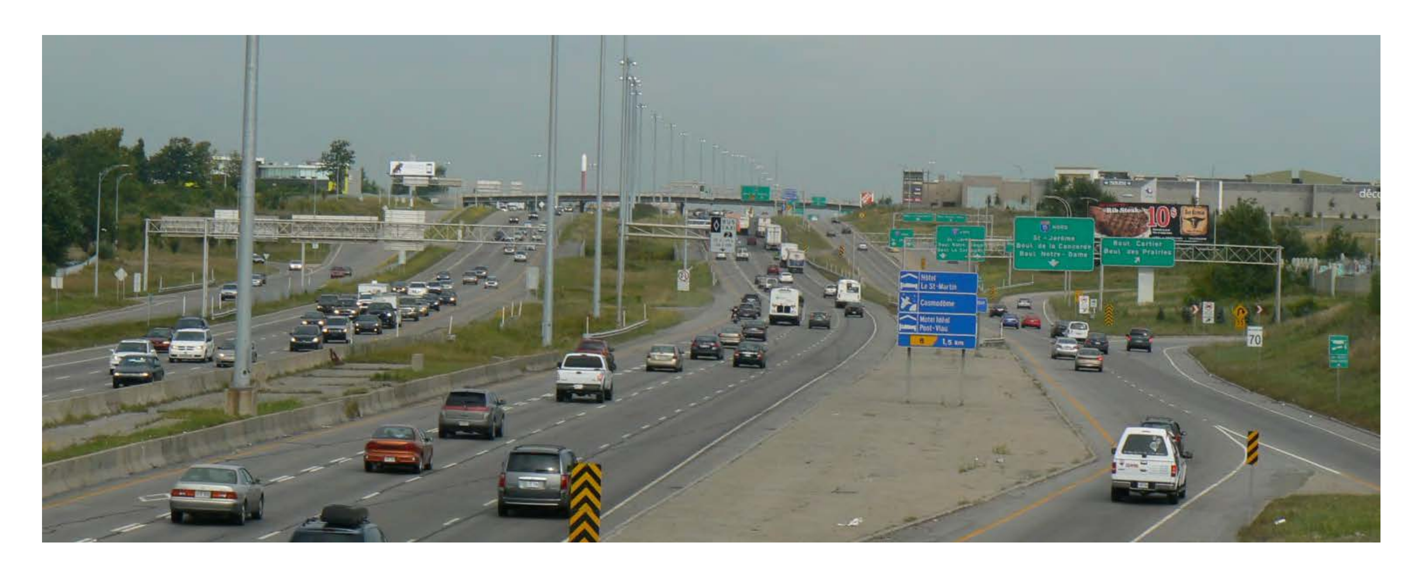
Les îlots de chaleur

L'expression *îlots de chaleur urbains* fait référence à la différence de température observée entre les milieux urbains et les zones rurales environnantes. On a observé que les températures des centres urbains peuvent atteindre jusqu'à 12 °C de plus que celles des régions limitrophes[59]. Les îlots de chaleur urbains constituent des sources de nuisance dans les milieux de vie, en plus d'aggraver le réchauffement planétaire. Parmi leurs conséquences néfastes sur l'environnement, on compte[60] :

- la détérioration de la qualité de l'air extérieur : les îlots de chaleur urbains contribuent à la formation du smog, qui résulte de la réaction entre les rayons du soleil, la chaleur, les composés organiques volatils et les oxydes d'azote ;
- la détérioration de la qualité de l'air intérieur : la chaleur accrue facilite la multiplication des acariens, des moisissures et des bactéries tout en favorisant la libération de substances toxiques (comme les formaldéhydes contenus dans les colles utilisées dans les matériaux de construction et la fabrication de meubles) ;
- la hausse de la demande en énergie : les besoins de réfrigération et de rafraîchissement de l'air intérieur lors de fortes chaleurs peuvent générer une hausse de la demande en énergie et, conséquemment, des émissions de gaz à effet de serre, selon la source d'énergie employée ;
- la hausse de la demande en eau potable pour se rafraîchir ou hydrater les aménagements paysagers.

Des effets peuvent également se faire sentir sur la santé humaine[61] :

- la chaleur accablante engendrée par les îlots de chaleur urbains peut créer un stress thermique chez les personnes qui y résident ou y travaillent ;
- elle peut provoquer des inconforts, des faiblesses, des troubles de la conscience, des crampes, des syncopes et, des coups de chaleur, voire exacerber les maladies chroniques préexistantes, comme le diabète, l'insuffisance respiratoire et les maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires, neurologiques ou rénales.



Autoroutes et îlots de chaleur

---

[59] VOOGT, J.A., *How Researchers Measure Urban Heat Islands*, University of Western Ontario, London (Ont.), 2009, 34 p.

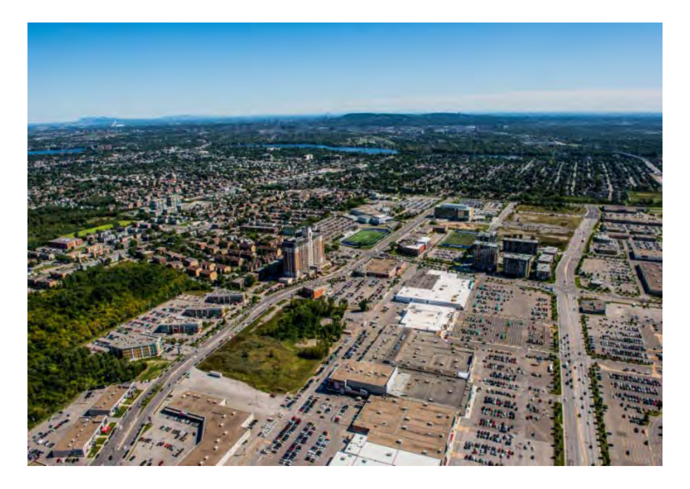
[60] INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC, Données tirées du document *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains*, 2009 77 p.

[61] Ibid.

À ce jour, seules les informations provenant du profil de températures de surface du territoire québécois du répertoire des données ouvertes du gouvernement du Québec en date de 2013 sont disponibles pour Laval et sont illustrées à la carte 2-25. Le bilan thermique est neutre (aucune différence notable entre la température relevée et celle observée en milieu rural) dans la majorité des secteurs résidentiels ou principalement résidentiels, à l'exception significative de certains quartiers de construction récente. Il est négatif (température plus fraîche qu'en milieu rural) dans les secteurs boisés ou agricoles du territoire lavallois. Enfin, le bilan thermique est positif (température plus élevée qu'en milieu rural) majoritairement au centre de l'île, où l'urbanisation est la plus prononcée et la concentration d'activités est la plus dense, soit à l'intérieur du périmètre formé par les boulevards Dagenais au nord, Curé-Labelle à l'ouest, de la Concorde au sud et des Laurentides à l'est. À ce périmètre s'ajoutent certains centres commerciaux excentrés (à l'ouest) et les carrières situées dans la zone agricole permanente. Le territoire compte peu d'îlots de fraîcheur à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, à l'exception de quelques parcs ou espaces publics, friches et bois de superficie modeste.

Sont considérés comme des îlots de chaleur les secteurs et éléments suivants (placés en ordre d'importance relative) :

- le réseau autoroutier, qui occupe une superficie importante et dont la surface est asphaltée ;
- certaines artères commerciales, comme les boulevards Curé-Labelle, des Laurentides et Saint-Martin. Leurs vastes aires de stationnement en cour avant, qui forment une continuité pavée avec les voies de circulation, la largeur des voies publiques, l'absence de végétation, la présence de bâtiments de fort gabarit à toits de couleur généralement sombre, ainsi que la faible génération d'ombre font partie des causes de la formation d'îlots de chaleur ;
- les centres commerciaux, tels le mégacentre Notre-Dame, le centre SmartCenters Laval-Ouest, le Carrefour Laval, le Centropolis, le Centre Laval, le Quartier Laval ou encore le mégacentre Val-des-Brises. L'effet « îlots de chaleur » est la conséquence des vastes aires de stationnement, d'une faible présence de végétation, du fort gabarit des bâtiments à toits de couleur généralement sombre, et d'une génération d'ombre insuffisante due aux faibles hauteurs et reliefs des bâtiments ;
- les secteurs industriels en activité, principalement de part et d'autre de l'A-440. Les causes des îlots de chaleur y sont semblables à celles des centres commerciaux ;
- les carrières : comme elles ne génèrent aucune ombre, elles favorisent la concentration thermique, et elles limitent le refroidissement éolien par leur topographie concave ;
- certains équipements institutionnels présentant de vastes surfaces minérales, comme le collège Montmorency, les stations de métro Montmorency et Cartier, les postes de police, les casernes de pompiers ou encore les centres de santé ;

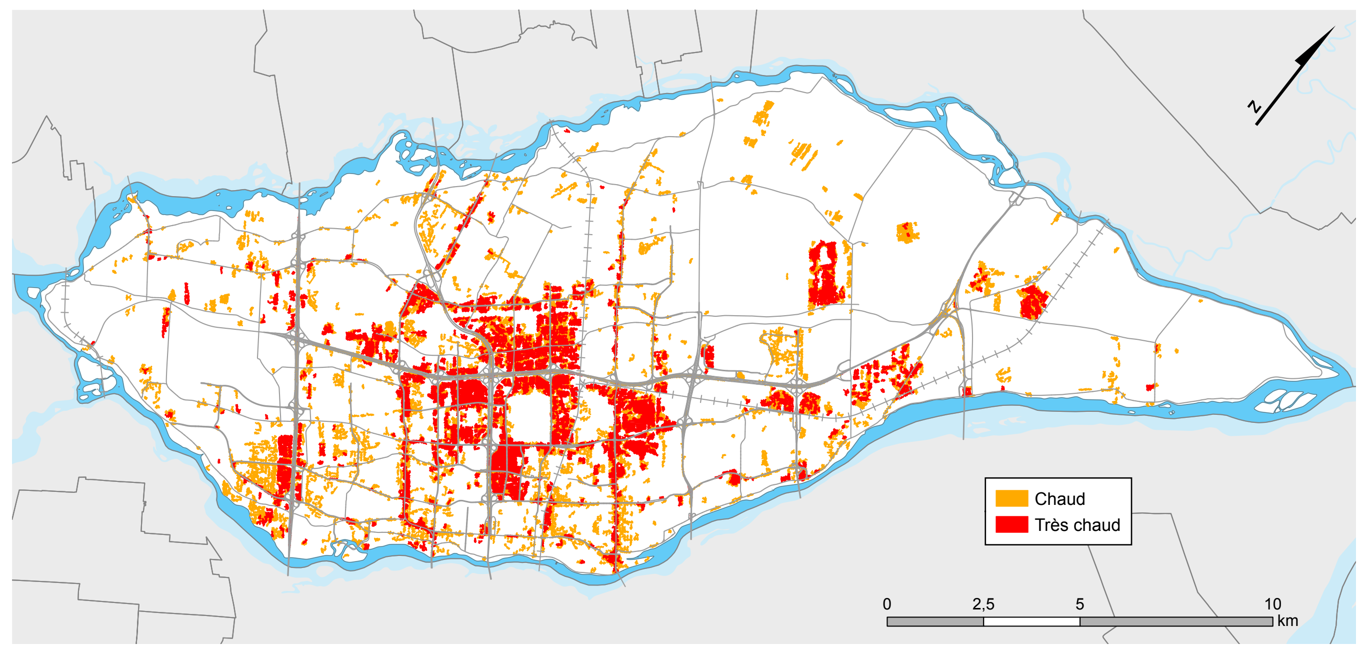




Stationnements et îlots de chaleur

- les quartiers résidentiels ou principalement résidentiels où la végétation est absente ou inadaptée à la lutte contre l'effet « îlot de chaleur » (arbres colonnaires, à petite canopée ou de faible hauteur), la proportion d'espaces pavés est importante, les toits sont de couleur foncée, la compacité du cadre bâti est insuffisante ou les voies publiques sont excessivement larges.

Carte 2-25 : Îlots de chaleur



Source : GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, INSPQ ET CERFO, Îlots de chaleur et de fraîcheur urbains, 2013.

2.2.4.2 CONTRAINTES NATURELLES

Les zones exposées aux glissements de terrain

On retrouve sur le territoire une importante falaise mesurant près de 5 000 m qui longe la rivière des Prairies. Elle est composée de substrat consolidé, soit du roc. À ce jour, aucun évènement relié à des éboulements n'a été recensé.

Aux abords de la rivière des Mille Îles, le talus est particulièrement abrupt entre les rues Paré et Buisson, sur un tronçon totalisant environ 7 km ; sa hauteur varie entre 2 et 10 m. La Ville a constaté quelques indices qui signalent un problème d'instabilité : des dépressions et des fissures en haut de talus sur la chaussée (voie nord) du boulevard des Mille-Îles ; des glissières de sécurité et des poteaux d'Hydro-Québec en haut de talus qui sont inclinés vers la rivière ; des arbres dans le talus qui sont inclinés ou courbés à la base ; des signes d'érosion dans le talus (ravinement) et au pied de celui-ci (décrochement de la rive).

En 2005, en 2008 et en 2009, la Ville s'est dotée de relevés topographiques et d'études de stabilité des pentes de talus adjacents à la rivière des Mille Îles sur un tronçon s'étendant sur environ 1,5 km. Selon ces études, le substrat du secteur est principalement composé de dépôts meubles argileux sous-tendus en profondeur par un dépôt de moraine. Plusieurs sections du talus présentent des pentes abruptes, et/ou leur pied est exposé à l'érosion par l'eau et les glaces. En 2014, la Ville a fait réaliser un relevé topographique des pentes du talus bordant la rivière des Mille Îles sur les 5,5 km restants. Les forages et les études de stabilité des pentes pour ce secteur sont prévus et permettront de caractériser la vulnérabilité de cette zone.

Les plaines inondables des rivières des Mille Îles et des Prairies et du lac des Deux Montagnes

Les risques associés aux contraintes naturelles sont surtout liés aux inondations lors des crues printanières et lors d'embâcles à l'hiver ou au printemps. Les inondations les plus importantes surviennent sur les berges de la rivière des Mille Îles, où les terrains sont peu élevés par rapport à la rivière.

Les inondations sont des événements récurrents, mais certaines ont plus d'impacts que d'autres. Par exemple, les pluies diluviennes de 1998 et de 2008 ont nécessité l'évacuation de citoyens et la distribution de milliers de sacs de jute pour arrêter la montée des eaux, et ont causé des dommages aux stations de pompage[62].

Les conséquences de ces inondations sont l'évacuation des résidents et les risques de contamination des maisons et de l'eau potable, pour les habitations desservies par des puits. La construction du barrage du Grand-Moulin par le ministère de l'Environnement en 1985, l'élévation des terrains par les résidents et l'élévation de certaines rues par la Ville de Laval ont permis de diminuer le nombre d'évacuations et d'accroître la sécurité publique.

Les premières interventions gouvernementales sur les zones inondables remontent à 1976, alors que le ministère des Pêches et de l'Environnement du Canada, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources du Canada et le ministère des Richesses naturelles du Québec ont adopté une convention visant à réduire les dommages causés par la crue des eaux. Une cartographie délimitant les zones inondables a alors été réalisée. La convention était accompagnée d'une politique d'intervention en plaine inondable. La convention et la politique d'intervention ont par la suite été remplacées deux fois, par la convention de 1986 et celle de 1993. En 1995, la Ville de Laval a modifié son schéma d'aménagement et sa réglementation d'urbanisme pour intégrer les dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables pour les rivières des Prairies et des Mille Îles et le lac des Deux Montagnes, et remplacer la cartographie des plaines inondables.

En avril 2005, le gouvernement du Québec a déposé le document intitulé *Révision des cotes de crues – Rivière des Mille Îles*, et a modifié en mai le texte de la politique de protection. En juin 2006, il a déposé le document *Détermination des cotes de crues – Rivière des Prairies*. Les cotes déposées ont toutefois été contestées par la Ville de Laval, qui questionnait la précision des cotes de crues de la rivière des Mille Îles ainsi que le modèle de calcul utilisé par le gouvernement. Entre 2006 et 2010, la Ville a réalisé de nombreuses études pour améliorer la précision des données. Ces études, qui portaient sur des opérations de relevé bathymétrique, sur l'identification des seuils présents dans la rivière et sur la collecte, l'analyse et la définition de données sur les débits et niveaux en période de crue printanière, ont été réalisées de concert avec plusieurs partenaires (ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, Centre d'expertise hydrique du Québec, Environnement Canada et Hydro-Québec). En juin 2010, le Centre d'expertise hydrique du Québec et la Ville de Laval se sont entendus pour réaliser une étude conjointe visant une nouvelle révision des cotes de crues des rivières des Mille Îles et des Prairies. Lors du dépôt de l'étude, un désaccord est toutefois survenu sur les conclusions des débits et des niveaux à utiliser à l'entrée de la rivière des Mille Îles.

Le 25 juin 2013, le gouvernement du Québec a adopté le décret 755-2013 modifiant le schéma d'aménagement M.R.C.L.-4 de la Ville de Laval afin d'y inclure, d'une part, les plus récentes dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (RLRQ, c. Q-2, r. 35) pour les rendre applicables à tous les lacs et cours d'eau du territoire lavallois, ainsi que, d'autre part, les cotes de crues 2005-2006 pour les rivières des Mille Îles et des Prairies et le lac des Deux Montagnes. L'impact de ce décret sur le territoire a été majeur : les citoyens ne pouvaient dorénavant plus construire dans la zone de grand courant (0-20 ans). À la suite de cette modification de son schéma d'aménagement, la Ville de Laval a procédé à l'adoption de règlements de concordance afin de rendre sa réglementation d'urbanisme conforme à son schéma d'aménagement et de mettre en application les mesures et les cotes prescrites par le décret. Ces règlements sont entrés en vigueur le 13 janvier 2014.

---

[62] VILLE DE LAVAL, SERVICE DE PROTECTION DES CITOYENS, *Crue printanière 2008. Bilan et* recommandations, 2008.

Le 18 décembre 2014, la Ville a adopté le règlement M.R.C.L.-4.20 visant à ajuster les dispositions relatives aux ouvrages, travaux et constructions autorisés dans la zone de grand courant d'une plaine inondable et à remplacer les cotes de crues pour les rivières des Mille Îles et des Prairies par celles établies par la Ville à la suite de la finalisation des études entamées en 2010. Ce règlement apportait des ajustements aux usages autorisés dans la zone de grand courant d'une plaine inondable (bâtiments accessoires et piscines autorisés à certaines conditions), ainsi que de nouvelles cotes de crues, généralement plus basses que celles déterminées par le gouvernement du Québec en 2005-2006. Ce règlement est entré en vigueur le 27 mars 2015. Le 12 janvier 2016, la Ville de Laval a adopté le règlement M.R.C.L.-4.21, qui modifie de nouveau le schéma d'aménagement afin d'y ajouter des cotes de crues de récurrence de 2 ans et de remplacer les cotes de récurrence de 20 et de 100 ans pour une portion de la rivière des Mille Îles (sections 10 à 100), dans la partie ouest de l'île Jésus.

En 2016, un comité conjoint comprenant des citoyens, des conseillers municipaux, des députés provinciaux et des représentants de la Ville de Laval a également été mis sur pied afin d'évaluer la possibilité d'obtenir d'autres ajustements aux usages autorisés dans la zone de grand courant d'une plaine inondable. Les travaux de ce comité visent à proposer au gouvernement du Québec différents ajustements qui, tout en respectant l'esprit de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, permettraient une plus grande mise en valeur des propriétés situées dans la plaine inondable. Les discussions avec le gouvernement sont toujours en cours.

La Ville de Laval a été particulièrement affectée par les épisodes d'inondation qui l'ont touchée en 2017 et en 2019 et a dû investir énormément de temps, de matériel et de ressources afin d'assurer la sécurité publique dans les secteurs riverains vulnérables. Ces évènements récents, combinés à l'intensification anticipée des phénomènes liés aux changements climatiques, ont mis de l'avant la nécessité de mieux s'outiller afin de rendre le territoire lavallois plus résilient face aux inondations.

Les inondations exceptionnelles de 2017 et 2019 ont également souligné l'importance de disposer rapidement d'une cartographie des risques d'inondation affectant le territoire lavallois, basée sur les plus récentes données, afin de soutenir la gestion des zones inondables et de protéger de manière adéquate les biens et les personnes affectés par les inondations. La révision du modèle hydrodynamique de la rivière des Prairies s'est imposée comme prioritaire du fait que les riverains ont grandement souffert lors de cette inondation. Une actualisation des cotes de crues pour la rivière des Prairies, s'appuyant sur les mesures prises durant les crues de 2017 ainsi que sur des mesures obtenues lors de deux campagnes d'échantillonnage commandées par la CMM en 2018, a donc été effectuée en 2019.

La nouvelle cartographie des plaines inondables pour le territoire de la Ville de Laval, réalisée par la CMM, a été approuvée en 2019 par le gouvernement du Québec. Le modèle numérique de terrain utilisé pour réaliser la projection en rive pour la nouvelle cartographie des plaines inondables est celui produit par la CMM les 15 et 16 avril 2016. Les feuillets identifiant les cotes et la délimitation des plaines inondables de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies et du lac des Deux Montagnes sont présentés à l'annexe 8. *(Règl. S.A.D.R.-1.4.R, en vigueur le 07-07-2022).*

Les zones à risque d'inondation par embâcle

Les inondations par embâcle sont causées par un amoncellement de glaces ou de débris dans une section de rivière, empêchant la libre circulation de l'eau et pouvant créer un refoulement vers l'amont. Ce type d'inondations se présente au printemps, lors d'une période de redoux, ou en hiver, lors d'une période de froid intense. Ces inondations surviennent sur les berges de la rivière des Mille Îles et de la rivière des Prairies où les terrains sont peu élevés par rapport à l'eau. Le territoire lavallois compte trois secteurs à risque d'inondation par embâcle :

- sur la rivière des Mille Îles, en amont du pont de la R-125 (pont de Terrebonne) ;
- sur la rivière des Prairies, dans le secteur des rapides du Cheval Blanc, à Laval-des Rapides ;
- sur la rivière des Prairies, à Sainte-Dorothée, à proximité de la rue Jetté.

Les phénomènes hivernaux observés chaque année, tels que le frasil, le détachement du couvert de glace (embâcle), la glace de fond et les chutes de neige importantes, augmentent les risques d'inondation durant l'hiver. La Ville de Laval gère un contrat avec Hydro-Météo afin, entre autres, de mesurer en période hivernale les couverts de glace et la présence de frasil. Elle effectue une surveillance fréquente des eaux afin de repérer des signes ou des indices révélateurs de changements importants en période de risque. Il existe certaines mesures d'atténuation permettant de ralentir ou d'éviter les inondations dues au frasil et aux embâcles, notamment la technique de pelletage et de dragage, qui consiste à dégager le fond de la rivière en retirant les glaces jusqu'à une certaine profondeur. Lorsqu'une situation d'alerte survient, des mesures d'urgence sont mises en œuvre selon la gravité de la situation.

2.3 FONCTIONS DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS

Le territoire de la Ville de Laval accueille une diversité d'activités complémentaires qui contribue à sa richesse et à son dynamisme. La présente section trace dans un premier temps un portrait de ces fonctions que sont l'agriculture, l'habitation, le commerce, les espaces de bureaux, les activités industrielles et le tourisme. Les informations relatives à leur évolution et leur occupation sur le territoire, ainsi que les enjeux auxquels est confrontée chacune de ces fonctions seront également exposées.

Le territoire de la Ville de Laval est également le siège de plusieurs services et équipements publics reliés entre autres à la gestion de l'eau et des matières résiduelles, à la protection civile, à la santé, à l'éducation, aux sports et loisirs, à la culture et aux activités communautaires. Ces équipements et ces services structurent l'organisation et le développement du territoire et ont une incidence sur la qualité de vie et la santé des citoyens. Dans un deuxième temps, cette section aborde la répartition spatiale des équipements et des services publics, ainsi qu'une analyse sommaire de l'état et de l'offre de ceux-ci sur le territoire.

2.3.1 AGRICULTURE

En 1978, le gouvernement du Québec a adopté la Loi sur la protection du territoire agricole, en vue d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles. Dans le cadre de cette loi importante, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a d'abord délimité une zone agricole provisoire correspondant à 55 % du territoire lavallois. L'année suivante, à la suite de négociations entre la CPTAQ et la municipalité de Laval, un décret gouvernemental (numéro 3254-79) a été adopté, établissant une zone agricole qui incluait 45 % de la superficie du territoire lavallois.

En 1987, un vaste processus de révision des limites de la zone agricole s'est amorcé avec la CPTAQ et les municipalités régionales de comté du Québec, en consultation avec l'Union des producteurs agricoles (UPA). C'est dans le cadre de cette révision que la Ville de Laval et l'UPA de Laval ont signé, en 1988, un protocole d'entente en vertu duquel la Ville manifestait son intention de donner à son territoire une double vocation, urbaine et agricole, et s'engageait à maintenir dans son intégrité une zone agricole permanente. À la suite de ces négociations, les limites de la zone agricole permanente de Laval ont été établies avec l'adoption en 1990 du décret numéro 880-90. Cette zone agricole permanente décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1) occupe une superficie d'environ 7 053 ha, représentant 28,6 % du territoire lavallois, et n'a jamais été modifiée depuis.

Le comité consultatif agricole

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19) prévoit que toute MRC ou communauté métropolitaine dont le territoire comporte une zone agricole délimitée en vertu de la LPTAA doit être dotée d'un comité consultatif agricole (CCA). Le CCA de Laval est composé de huit membres, dont quatre conseillers municipaux et quatre producteurs agricoles lavallois. Ce comité a pour mandat d'étudier, à la demande du conseil de ville ou de sa propre initiative, toute question relative à l'aménagement du territoire agricole, à la pratique des activités agricoles et aux aspects environnementaux rattachés à l'aménagement de ce territoire et à la pratique de ces activités. Il fait au conseil municipal les recommandations qu'il estime appropriées sur les sujets qu'il a étudiés, et sa contribution est également importante dans le cadre d'une modification ou de la modification du schéma d'aménagement, notamment dans toute matière concernant la zone agricole.

2.3.1.1 TERRITOIRE AGRICOLE

La zone agricole permanente de Laval se répartit en quatre secteurs (voir la carte 2-26) :

- Saint-François–Auteuil–Duvernay : 5 885,2 ha ;
- Centre de Sainte-Dorothée : 1 012,6 ha ;
- Sud de Sainte-Dorothée : 37,2 ha ;
- Sainte-Rose : 118,3 ha.

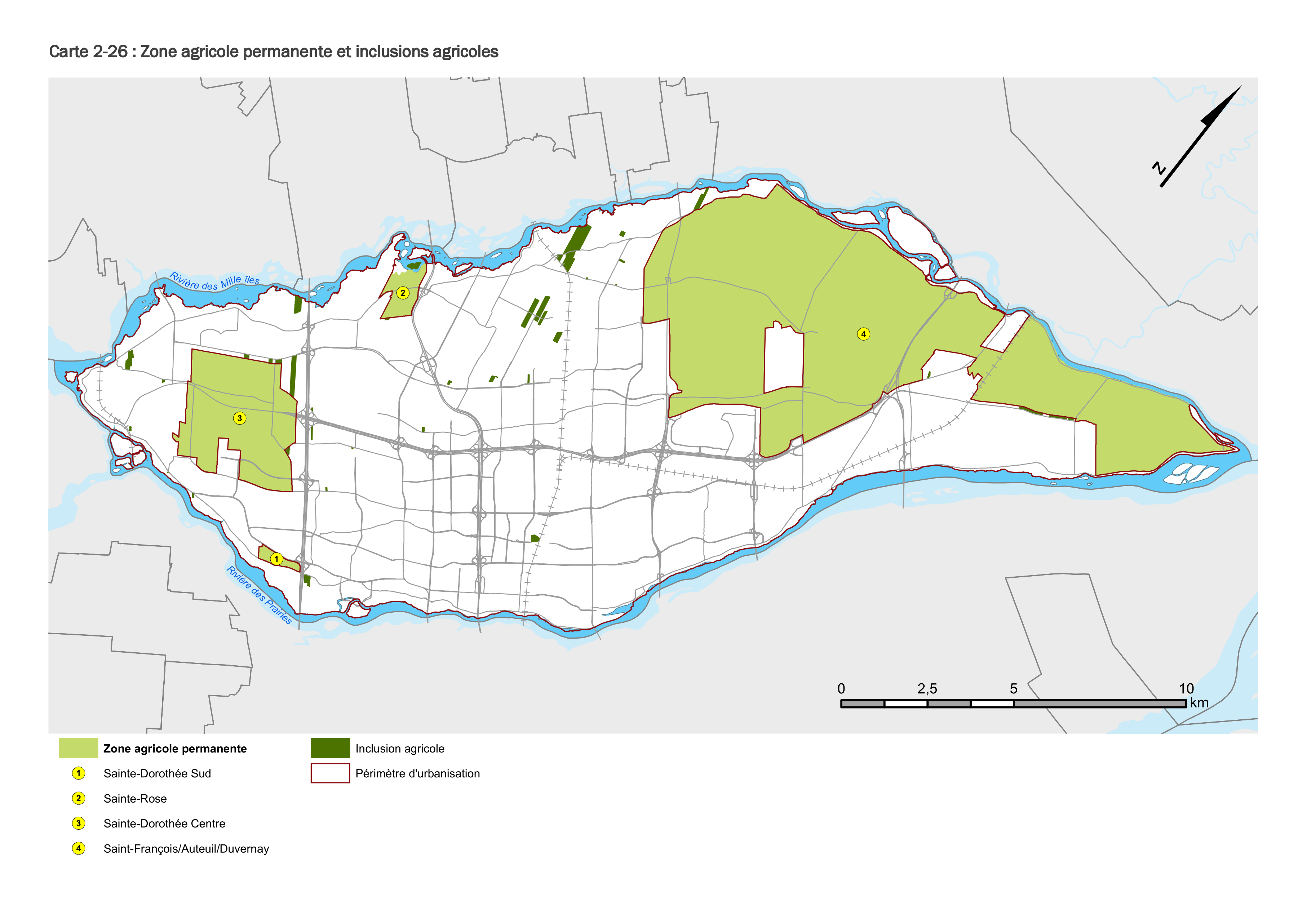
Il est à noter que, à la suite des décrets gouvernementaux de 1979 et de 1990 déterminant la zone agricole de Laval, plusieurs petites entités exploitées par des agriculteurs se sont retrouvées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Certains agriculteurs voulant poursuivre l'exploitation de celles-ci ont demandé à la CPTAQ de leur octroyer un statut d'inclusion agricole. À ce jour, Laval compte une cinquantaine d'inclusions agricoles dispersées à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation, totalisant une superficie d'environ 141 ha Le protocole d'entente entre la Ville de Laval et l'UPA de Laval signé en 1988 prévoit que ces inclusions après décret peuvent obtenir, à la demande de l'agriculteur, leur exclusion auprès de la CPTAQ.





Milieu agricole

Carte 2-26 : Zone agricole permanente et inclusions agricoles



L’utilisation du sol

Dans le cadre d’une étude réalisée en 2013, la Ville de Laval a établi, par secteur, l’utilisation du sol en zone agricole. Selon cette étude, 51 % de la zone agricole est en culture, soit une superficie de 3 600 ha. Le secteur Saint-François–Auteuil–Duvernay est le plus dynamique : il est cultivé sur quelque 3 219 ha, ce qui constitue près de 55 % de la superficie de ce secteur. Dans la partie ouest de Laval, le secteur de Sainte-Dorothée compte une superficie cultivée de 304 ha, soit 30 % du secteur, alors que dans la partie sud de Sainte-Dorothée 19 ha sont cultivés, ce qui représente 51 % de la superficie totale du secteur. Quant au secteur agricole de Sainte-Rose, il est cultivé sur 59 ha, soit 49 % de sa superficie totale (voir le tableau 2-34).

Tableau 2-34 : Portrait global par secteur de l’utilisation du sol en zone agricole (en ha) (juin 2013)

SECTEURS	SANS CONTRAINTE	MILIEUX NATURELS	FRICHE BASSE	FRICHE HAUTE	AUTRES CONTRAINTES	URBANISÉ	SUPERFICIE TOTALE
Sainte-Dorothée Centre	304,0	340,6	132,2	74,6	53,3	107,9	1 012,7
Sainte-Rose	58,5	26,0	5,4	4,0	13,8	10,7	118,3
Saint-François–Auteuil–Duvernay	3 219,6	1 207,3	621,3	271,1	155,8	412,3	5 885,2
Sainte-Dorothée Sud	19,1	1,8	6,1	0,0	6,5	3,7	37,2
Total	**3 601,2**	**1 575,7**	**765,0**	**349,7**	**229,4**	**534,6**	**7 053,4**

Source : Ville de Laval, Service de l’urbanisme.

Le territoire agricole de Laval compte plusieurs milieux naturels. Ceux-ci comprennent essentiellement les espaces boisés et les milieux humides, qui couvrent un peu plus de 23 % de la superficie totale de la zone agricole (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*).

Le couvert forestier occupe 19,2 % de la superficie totale de la zone agricole ; 81,3 % de ce couvert sont inclus dans les limites des bois et corridors forestiers d’intérêt métropolitain identifiés dans le PMAD de la CMM. La grande majorité de ceux-ci est située dans le secteur Saint-François–Auteuil–Duvernay (76,1 %) et dans le secteur Sainte-Dorothée (22 %).

Les friches herbacées et arbustives couvrent 1 114 ha. En superficie, elles sont plus importantes dans le secteur Saint-François–Auteuil–Duvernay (891 ha) et dans Saint-Dorothée (207 ha). Ramenées à l’échelle de la proportion des zones agricoles dans les différents secteurs, elles sont plus importantes dans le secteur Sainte-Dorothée (20 %), le sud de Sainte-Dorothée (16 %) et Saint-François–Auteuil–Duvernay (15 %) que dans Sainte-Rose (8 %). La superficie de la friche herbacée compte pour le double de celle de la friche arbustive, ce qui tend à démontrer que ce phénomène, loin de se résorber, prend au contraire de l’ampleur.

La zone agricole comprend quelques entités ponctuelles déstructurées et de superficie restreinte, occupées par des usages non agricoles. Il s’agit principalement d’usages résidentiels, mais également d’usages commerciaux, industriels ou institutionnels qui existaient avant la LPTAA ou, dans certains cas, qui ont été autorisés par un jugement de la CPTAQ. L’ensemble de ces entités ponctuelles déstructurées occupe environ 7,6 % de la superficie de la zone agricole. À l’intérieur de ces entités, on note la présence de terrains vacants dont certains présentent des contraintes (dimension restreinte, enclavement, contamination, etc.) pour la mise en valeur agricole.

Le secteur Saint-François-Auteuil-Duvernay est traversé par plusieurs lignes de transport du réseau électrique et on y note également la présence d’un poste électrique (voir carte 2-24).

Le morcellement de la zone agricole

La zone agricole est aux prises avec un problème de morcellement foncier et de sous-utilisation agricole sur près de 12 % de son territoire. Ce phénomène concerne essentiellement le secteur Saint-François–Auteuil–Duvernay et est attribuable à la spéculation foncière survenue avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire agricole en 1978 et l'adoption du premier décret de la zone agricole en 1979 (décret numéro 3254-79). Les superficies morcelées totalisent environ 800 ha, dont 90 % sont de propriété privée, réparties entre plus de 4 600 propriétaires, chacun possédant en moyenne l'équivalent d'environ 1 400 m² de superficie de terrain. C'est dans la perspective d'entreprendre le remembrement des terres morcelées et de les remettre en culture que la Ville a mis sur pied en 1992 la Corporation Agriculture Laval (AGRIL).

À cette superficie morcelée s'ajoute celles des grandes terres inexploitées, en friche arbustive ou herbacée, qui se trouvent souvent enclavées entre les infrastructures urbaines existantes ou projetées, comme par exemple la route 335, constituant le prolongement vers le nord de l'A-19, jusqu'à la rivière des Mille Îles.

Le remembrement des terres morcelées est également freiné par la présence de petits bâtiments agricoles installés par des « jardiniers amateurs » sur leur lot, qu'ils cultivent à des fins personnelles. Certains de ces cabanons peuvent constituer des sources de nuisances (odeurs, insalubrité, construction précaire, etc.) et font l'objet de plaintes de la part de résidents et de producteurs agricoles. Les propriétaires en font souvent un usage non agricole (entreposage, résidentiel, etc.), et la prolifération de ces bâtiments nuit à l'activité de certains producteurs en limitant l'accès aux terres qu'ils cultivent et la consolidation de celles-ci.

À ce jour, environ 57 % de la superficie totale originale a été récupérée par la Ville de Laval, par l'organisme AGRIL et par des producteurs agricoles à des fins de remembrement et de remise en culture. Toutefois, aucun lot original n'a encore été remembré au complet. De plus, environ 131 ha des sites à remembrer sont inclus à l'intérieur des bois ou corridors forestiers d'intérêt métropolitain.

2.3.1.2 ACTIVITÉS AGRICOLES

L'agriculture pratiquée à Laval est la démonstration concrète d'une activité agricole saine et dynamique, bien intégrée à son contexte urbain et métropolitain, et tirant profit de son potentiel et de sa spécialisation horticole. Cette agriculture dite périurbaine se définit comme étant multifonctionnelle. Longtemps considéré exclusivement comme une matrice nécessaire à la production de denrées alimentaires, le territoire agricole contribue aujourd'hui bien plus largement à l'amélioration du cadre de vie des Lavallois, avec ses paysages champêtres, ses ensembles patrimoniaux, ses grands espaces naturels et ses activités agrotouristiques.



Production horticole et maraîchère

Le terroir de la région de Laval appartient à la meilleure zone de rusticité du Québec, et ses terres, en majorité de classes 2, 3 et 4, sont généralement de bonne qualité pour la production agricole. D'après l'inventaire des terres du Canada de l'Aménagement rural et développement agricole (ARDA), près de 58 % (4 077 ha) de celles-ci sont de classe 2, soit des sols qui présentent des limitations modérées qui réduisent la gamme des cultures possibles ou exigent l'application de mesures ordinaires de conservation[63].

Les entreprises et exploitations agricoles

Les entreprises et exploitations agricoles lavalloises se démarquent par leur diversité. En 2010, on recensait près de 120 exploitations agricoles, 90 entreprises de transformation alimentaire et une soixantaine d'entreprises de distribution. Elles ont généré des recettes de plus de 58,5 M$. Quelque 98 % de ce montant provenait de la production végétale (57 M$), ce qui est nettement plus élevé que dans l'ensemble de la CMM. En effet, Laval affiche un revenu annuel à l'hectare cultivé de 18 676 $, soit quatre fois celui obtenu dans l'ensemble de la CMM (4 758 $/ha).

Le revenu moyen des 120 exploitations agricoles, quant à lui, s'élevait en 2010 à 488 000 $. Notons toutefois que 42 % de ces exploitations ont un revenu de 50 000 $ et moins, tandis que moins de 20 % touchent plus de 500 000 $.

Par ailleurs, selon les données de Laval Technopole, la filière agroalimentaire de Laval comprend environ 700 entreprises complémentaires (fournisseurs, boutiques spécialisées, marchés d'alimentation, etc.). Entre 2004 et 2010, le nombre d'exploitations agricoles à Laval est passé de 160 à 120, une diminution de 25 %. Une baisse a aussi été constatée ailleurs dans la CMM, mais de l'ordre de 8 % seulement.

En 2010, 90 % des 120 exploitations agricoles enregistrées auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec sur le territoire lavallois identifiaient la production végétale comme étant leur activité principale. Plus de la moitié d'entre elles se consacrent aux cultures abritées et à l'horticulture ornementale. Il est à souligner que la production de légumes occupe 43 % des superficies de production végétale.

Figure 2-16 : Activité principale des exploitations agricoles de production végétale, Laval, 2010

Source : Communauté métropolitaine de Montréal, *Portrait statistique agricole de la MRC de Laval*, 2012, 15 p.

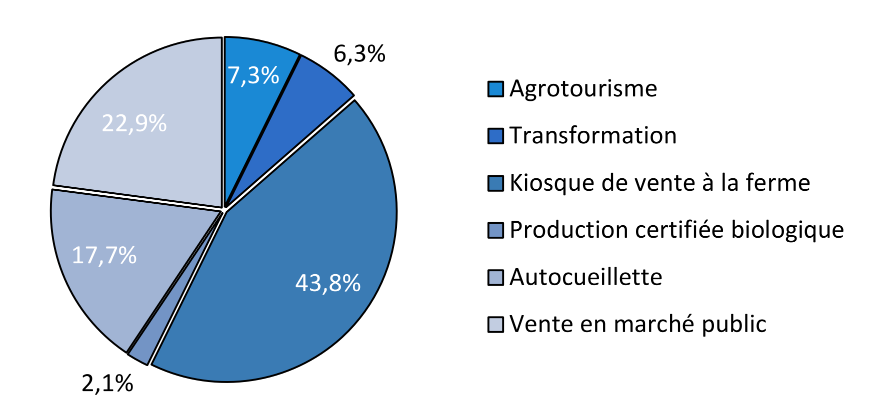
En 2010, seulement 10 % des établissements agricoles lavallois déclaraient la production animale comme activité principale. Dans le reste de la CMM, cette proportion est de l'ordre de 30 %. Les 12 exploitations lavalloises concernées font principalement l'élevage de chevaux ou d'autres animaux ; trois d'entre elles s'occupent de production laitière

[63] AMÉNAGEMENT RURAL ET DÉVELOPPEMENT DE L'AGRICULTURE, *Inventaire des terres du Canada*, 2000.

(vaches laitières et chèvres laitières). Aucun établissement ne fait l'élevage de bovins de boucherie ou de porcs en guise d'usage principal.

Par ailleurs, profitant de la proximité d'un milieu urbain populeux, les exploitations agricoles lavalloises se distinguent par le fait que 44 % d'entre elles ont un kiosque de vente à la ferme, et que 23 % vendent dans des marchés publics (voir la figure 2-17). Ailleurs dans la CMM, ces proportions sont respectivement de 16 % et de 8 %. Durant la dernière décennie à Laval, on a observé une diminution du nombre d'exploitations agricoles, mais une augmentation de leur superficie (34 ha en moyenne en 2010). Notons que certains exploitants agricoles lavallois arrivent à produire à grande échelle et à optimiser leur entreprise bien qu'ils occupent des terres de petite superficie.

Figure 2-17 : Répartition des activités complémentaires aux exploitations agricoles en 2010



Source : Communauté métropolitaine de Montréal, *Portrait statistique agricole de la MRC de Laval*, 2012, 15 p.

La relève agricole

La relève est un défi de taille pour le secteur agricole, et ce, à la grandeur du Québec. Le vieillissement des exploitants agricoles (52,3 ans en moyenne pour un exploitant lavallois, contre 51,4 ans en moyenne dans la province) s'ajoute à une relève (moins de 40 ans) généralement en baisse[64].

En 2004, 26 exploitants prévoyaient vendre dans les cinq années suivantes. De ce nombre, 14 pouvaient compter sur une relève, tandis que 12 n'en avaient pas. En 2010, on comptait neuf exploitations susceptibles d'être vendues, dont sept avec relève et deux sans. Différentes hypothèses peuvent être envisagées pour expliquer ce phénomène et mériteraient d'être étudiées davantage, dont celle voulant que les exploitants attendent désormais de trouver une relève avant d'envisager la vente de leur exploitation.

La spéculation foncière

Les entreprises agricoles en démarrage font face à des difficultés d'acquisition des terres, notamment en raison de la spéculation foncière qui s'exerce sur les terres agricoles et qui fait hausser la valeur du sol. La zone agricole de Laval est souvent perçue par les promoteurs immobiliers comme une zone en sursis, à développement différé, malgré la reconnaissance de sa permanence et la volonté d'assurer son intégrité et sa pérennité, tant en vertu de la LPTAA que du PMAD de la CMM et du présent schéma d'aménagement. Cette perception freine les investissements dans la mise en valeur des terres et des équipements. Plusieurs terres situées en zone agricole appartiennent à des promoteurs

---

[64] STATISTIQUE CANADA, Recensement de l'agriculture, 2001-2011.

immobiliers qui espèrent obtenir à la longue leur exclusion de la zone agricole. Ces terres sont souvent laissées en friche dans le but d'accélérer le processus. Dans d'autres cas, elles sont provisoirement louées à des producteurs agricoles, ce qui permet de maintenir la production agricole sans toutefois favoriser l'amélioration des sols.

Le plan de développement de la zone agricole de Laval

La Ville de Laval a adopté un plan de développement de la zone agricole (PDZA) le 7 juin 2016. Élaboré en collaboration avec les producteurs agricoles et les divers intervenants du milieu agricole lavallois, ce PDZA vise notamment, en complémentarité avec le schéma d'aménagement, à optimiser l'occupation de la zone agricole des fins agricoles, à maximiser le rendement des exploitations agricoles et à assurer une relève. La Ville de Laval souhaite ainsi non seulement assurer l'intégrité et la pérennité de son territoire agricole, mais également favoriser le développement et la pleine mise en valeur des activités agricoles sur le territoire.



Zone agricole permanente

2.3.2 HABITATION

Initialement constituée de villages agricoles, l'île Jésus a vu son développement résidentiel se concentrer autour de ces pôles historiques. L'arrivée des grands réseaux autoroutiers et la fusion municipale de 1965 englobant toutes les municipalités de l'île ont accéléré le développement résidentiel, qui s'est également concentré autour de nouvelles zones en fonction de besoins de plus en plus urbains. À l'heure actuelle, la fonction résidentielle couvre plus du quart de la superficie totale du territoire lavallois. Elle regroupe les logements privés et locatifs, les parcs de maisons mobiles, les habitations pour personnes âgées, les maisons d'institutions religieuses, les chalets et les résidences étudiantes.

2.3.2.1 ÉVOLUTION DU PARC RÉSIDENTIEL

De 1960 à 1990, le développement résidentiel à Laval a connu une forte croissance : plus de 55 % du parc résidentiel a été érigé au cours de ces décennies. Dans la même période, la population a plus que doublé. À la fin des années 1980, la construction résidentielle dépassait les 5 000 unités de logement par année, représentant alors plus de 70 % de la valeur déclarée de l'ensemble des permis de construction délivrés par la Ville de Laval.

Dans le milieu des années 1990, le développement résidentiel a commencé à ralentir, notamment en raison de la récession économique, avec une moyenne annuelle de construction établie à 1 500 logements.

Dans les années 2000, le ralentissement de la construction résidentielle sur le territoire lavallois s'est poursuivi, alors qu'on observait une croissance dans la Couronne Nord tel qu'indiqué au tableau 2-35. Entre 2002 et 2014, la proportion des mises en chantier résidentielles à Laval par rapport à l'ensemble de la CMM s'est maintenue entre 11 % et 17 %, tandis que la Couronne nord affichait une proportion oscillant entre 20 % et 28 % pour la même période.



Constructions résidentielles récentes

Tableau 2-35 : Évolution des parts de marché des mises en chantier résidentielles par secteur de la CMM (en %), 2002-2014

ANNÉE	LAVAL	MONTRÉAL (agglomération)	LONGUEUIL (agglomération)	COURONNE NORD	COURONNE SUD
2002	12,8	28,6	10,9	25,7	22,0
2003	11,9	31,9	10,7	24,4	21,1
2004	11,2	39,4	7,6	24,0	17,8
2005	12,0	35,3	9,4	27,4	16,0
2006	14,1	32,0	9,7	27,8	16,5
2007	13,7	31,8	9,5	24,9	20,1
2008	15,7	28,5	12,4	23,8	19,6
2009	16,8	29,5	11,9	21,5	20,3
2010	11,6	31,6	14,9	22,5	19,3
2011	12,6	39,4	11,7	19,5	16,9
2012	9,6	38,7	12,8	19,0	20,0
2013	10,6	38,4	11,7	21,6	17,7
2014	5,9	49,1	10,4	19,2	15,4

Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2015. Traitement des données par la CMM (Observatoire du Grand Montréal).

2.3.2.2 Répartition des logements selon la typologie résidentielle

Au plus fort de l'urbanisation de la ville, le marché résidentiel à Laval s'est majoritairement caractérisé par la construction de maisons unifamiliales, qui représentaient environ 80 % du total des unités de logement. Toutefois, depuis 2005, cette proportion a diminué à plus ou moins 30 %. Pour sa part, le logement multifamilial prend une place sans cesse grandissante, avec plus de 50 % des permis délivrés pour les années 2011 à 2014, ce qui indique un virage marqué vers la densification résidentielle du territoire (voir le tableau 2-36).



Tissu urbain résidentiel

Tableau 2-36 : Nombre annuel de permis de construction selon la typologie résidentielle, 1991-2014

ANNÉE	UNIFAMILIAL	BI- ET TRIFAMILIAL	MULTIFAMILIAL (logements)						TOTAL
			4 à 6	7 à 24	25 à 48	49 à 99	100 et +	Total partiel	
1991	2 031	126	71	223	0	0	114	408	**2 565**
1992	1 735	67	48	239	30	0	0	317	**2 119**
1993	1 641	87	19	94	0	0	0	113	**1 841**
1994	1 514	55	22	100	0	0	0	122	**1 691**
1995	776	46	44	38	0	0	0	82	**904**
1996	924	36	38	136	28	0	0	202	**1 162**
1997	1 104	24	140	52	0	0	0	192	**1 320**
1998	1 027	34	94	160	0	0	0	254	**1 315**
1999	1 005	33	68	141	0	0	128	337	**1 375**
2000	1 207	43	107	129	0	0	0	236	**1 486**
2001	1 149	53	100	245	0	0	0	345	**1 547**
2002	1 258	136	361	248	0	0	0	609	**2 003**
2003	1 530	108	324	302	72	50	132	880	**2 518**
2004	2 104	218	199	196	142	0	146	683	**3 005**
2005	1 767	202	194	349	152	152	271	1 118	**3 087**
2006	1 233	448	409	0	25	75	453	962	**2 643**
2007	1 379	435	322	282	163	123	179	1 069	**2 883**
2008	1 434	143	136	144	100	161	1 557	2 098	**3 675**
2009	1 079	348	329	230	92	60	120	831	**2 258**
2010	970	440	294	201	197	76	545	1 313	**2 723**
2011	802	332	128	290	291	74	607	1 390	**2 524**
2012	719	351	138	151	149	450	422	1 310	**2 380**
2013	447	223	57	111	213	371	0	752	**1 422**
2014	430	162	59	162	170	74	274	739	**1 331**

Source : Ville de Laval, Service de l'urbanisme.

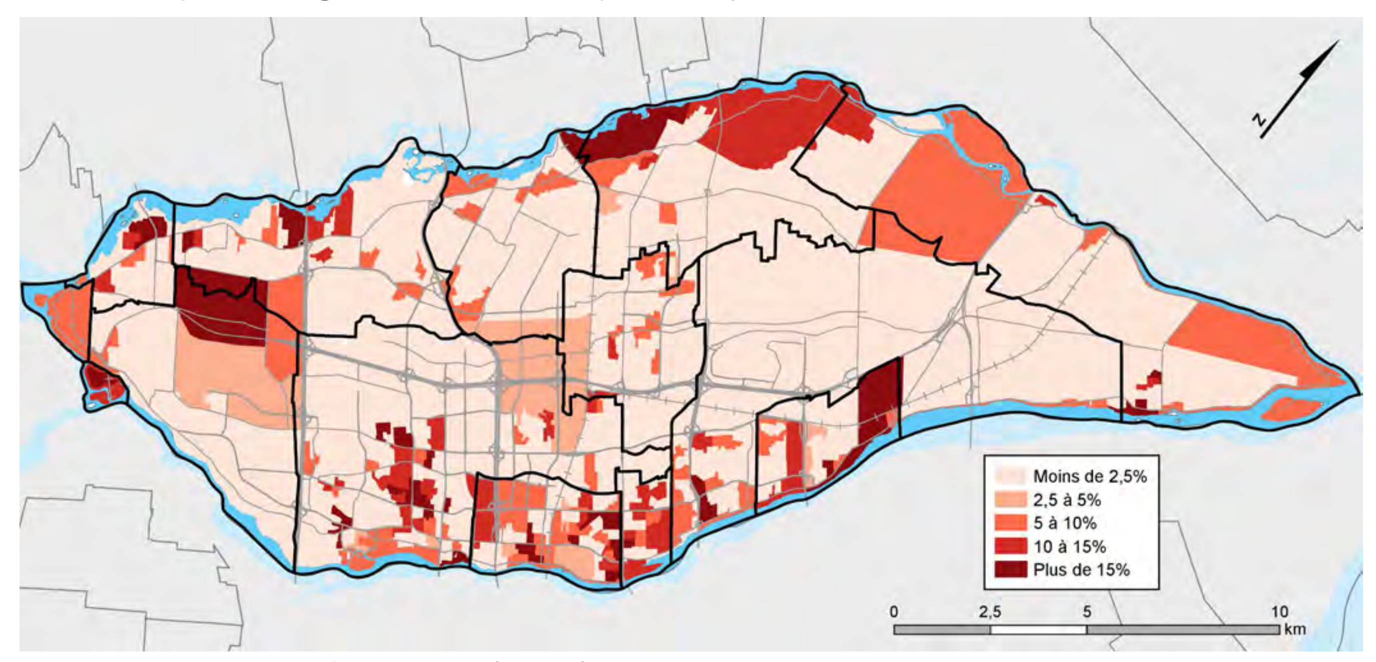
Par ailleurs, le développement résidentiel au cours des dernières années s'est particulièrement concentré à l'ouest de l'A-13 (Sainte-Dorothée) ainsi qu'au nord de l'A-440, entre l'A-13 et l'A-19 (Sainte-Rose, Fabreville).

2.3.2.3 VIEILLISSEMENT DU PARC RÉSIDENTIEL

Longtemps considérée comme une ville en pleine croissance, Laval présente un parc résidentiel de plus en plus vieillissant, particulièrement dans les quartiers associés à la première couronne de banlieue. En effet, comme l'illustre la carte 2-27, les quartiers Chomedey, Laval-des-Rapides et Pont-Viau affichent une proportion élevée de logements nécessitant des réparations majeures.

L'étude des données recueillies dans le cadre du recensement de 2011 révèle que, dans ces secteurs, la nécessité de réparations majeures est plus généralisée : à plusieurs endroits, plus de 15 % des logements ont besoin de telles réparations. Ailleurs sur le territoire, la situation est plus contrastée, avec quelques zones qui sont toutefois particulièrement touchées, notamment les territoires patrimoniaux. En effet, ces derniers s'avèrent plus lourdement affectés par cette réalité, présentant une proportion plus élevée de bâtiments anciens. La Ville a l'intention de répondre à ce problème de manière ciblée, notamment par la mise en place d'un programme d'aide financière à la rénovation et à la restauration des bâtiments patrimoniaux.

Carte 2-27 : Proportion des logements nécessitant des réparations majeures, 2011



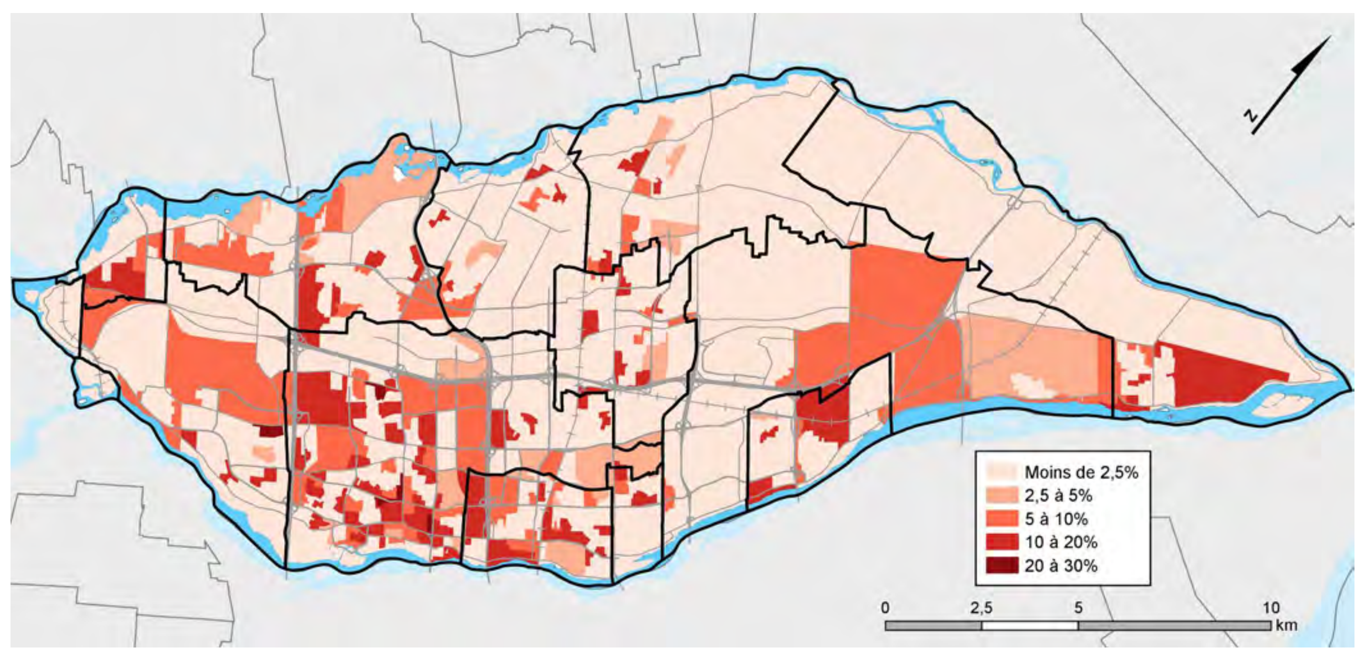
Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages*, 2011

2.3.2.4 Taille des logements

Un autre problème d'importance est celui des ménages habitant des logements de taille insuffisante, c'est-à-dire où le nombre de chambres est inadapté par rapport au nombre d'occupants, à leur sexe et à la relation entre eux[65]. Il touche environ 6 % des ménages lavallois, soit 9 000 ménages, principalement dans la portion du territoire située au sud de l'A-440. Sur ce plan, Laval se classe entre la moyenne québécoise (5 %) et celle de la RMR de Montréal (7 %). Les quartiers Chomedey et Laval-des-Rapides sont particulièrement concernés par cette réalité. Dans plusieurs zones de ce quartier, ce sont même entre 20 % et 30 % des ménages qui vivent ce problème.

[65] La taille convenable du logement et la norme nationale d'occupation (NNO) sur laquelle elle se fonde ont été élaborées par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) à l'issue de consultations menées auprès d'organismes provinciaux de l'habitation.

Carte 2-28 : Proportion des ménages habitant un logement de taille insuffisante, 2011



Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages,* 2011.

En réponse à ces défis, la Ville assure la mise en œuvre de programmes provinciaux d'amélioration de l'habitat, conjointement avec la Société d'habitation du Québec (SHQ), et met à la disposition des familles un programme municipal d'accession à la propriété.

Par ailleurs, certains secteurs du territoire présentent des problématiques complexes, non seulement sur le plan de la défavorisation matérielle, mais aussi sur le plan social, ce qui a pour conséquence une hausse de l'insécurité. Afin de donner un nouveau souffle à ces secteurs, la Ville de Laval participe à la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, mise en place par le gouvernement.

Cette stratégie a mené à une première entente triennale (2008-2011) qui a été conclue entre la Conférence régionale des élus de Laval (CRÉ) et le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) dans le but de mettre en place un projet de revitalisation urbaine intégrée (RUI). La CRÉ a ciblé un secteur du quartier Chomedey pour la première RUI.

Qu'est-ce que la revitalisation urbaine intégrée ?

La RUI est une démarche visant à revitaliser des quartiers qui présentent des problèmes de concentration de la pauvreté et de déficience des infrastructures. Ce processus appelle à la mobilisation des citoyens et des partenaires (représentants des secteurs privé et public, élus et organismes communautaires) pour établir conjointement un diagnostic de secteurs défavorisés ciblés et identifier des pistes d'actions prioritaires et structurantes pour leur milieu, et ce, dans le but d'améliorer les conditions de vie des résidents et leur milieu de vie. Le plan d'action de la RUI à Laval est basé sur une approche de développement durable et d'écocitoyenneté.

Une deuxième entente, cette fois entre la Ville de Laval et le Secrétariat à la région métropolitaine, par le biais du Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole (FIRM), a permis d'amorcer deux autres démarches de RUI (pour la Place Saint-Martin et le quartier Pont-Viau) et de poursuivre les travaux de la RUI Chomedey.

Carte 2-29 : Secteurs de revitalisation urbaine intégrée (RUI)

Saint-Martin
Chomedey
Pont-Viau
0 2,5 5 10 km

Source : Ville de Laval, Service de l'urbanisme.

Plus précisément, les secteurs de RUI sont délimités de la façon suivante :

- RUI Chomedey : à l'ouest et au sud par le boulevard Curé-Labelle, à l'est par le boulevard Chomedey, et au nord (d'ouest en est) par les rues Lépine, Brien, Henri-Bourassa et Cardinal.
- RUI Place Saint-Martin : au nord par l'avenue Calixa-Lavallée, au sud par le boulevard Saint-Martin, à l'ouest par le boulevard Le Corbusier et à l'est par le boulevard McNamara.
- RUI Pont-Viau : au nord par le boulevard Saint-Martin, à l'ouest par le boulevard des Laurentides, à l'est par les boulevards Notre-Dame-de-Fatima et Goineau, et au sud par les boulevards de la Concorde Est et Lévesque Est.

2.3.2.5 OFFRE LOCATIVE

En 2011, le parc de logements locatifs comprenait 47 390 unités, soit 31 % de tous les logements sur le territoire lavallois, et abritait 6,7 % des ménages locataires de la région métropolitaine. Plus de 65 % de l'offre locative se concentrait dans le quartier de Pont-Viau.

Malgré la hausse du taux d'inoccupation dans l'ensemble du Grand Montréal à 3,4 % en 2014, celui-ci demeure sous le seuil de l'équilibre du marché[66] à Laval et dans la Couronne Nord, avec des taux respectifs de 2,2 % et de 1,7 %. En fait, seul le quartier Pont-Viau affiche un taux d'inoccupation qui dépasse le seuil d'équilibre, avec 3,5 %. Les quartiers de Vimont–Auteuil et Chomedey–Sainte-Dorothée connaissent une pénurie de logements locatifs, avec des taux de 0,9 % et de 1,8 % respectivement. Le tableau 2-37 montre que le taux d'inoccupation varie selon la gamme du loyer et la taille

[66] Il est généralement admis que le marché du logement locatif est équilibré lorsqu'environ 3 % du parc de logements locatifs est inoccupé. Un taux d'inoccupation sous le point d'équilibre de 3 % rend la recherche d'un logement difficile pour les locataires et peut conséquemment créer une pression à la hausse sur les loyers. (Source : COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Perspective Grand Montréal*, juin 2015.)

du logement. Les logements de trois chambres et plus affichent le taux d'inoccupation le plus bas (1,3 %), toutes gammes de loyer confondues.

Tableau 2-37 : Taux d'inoccupation selon la taille du logement et la gamme du loyer (en %), Laval, 2014

LOYER	STUDIO	1 CHAMBRE	2 CHAMBRES	3 CHAMBRES ET +	TOTAL
Faible loyer	N/D	N/D	1,4	0	2,3
Loyer intermédiaire	N/D	1,7	2,8	0,7	2,4
Loyer supérieur	N/D	3,3	1,9	1,9	2,0
Toutes les gammes de loyer	1,5	2,9	2,2	1,3	2,2

Source : Communauté métropolitaine de Montréal, décembre 2013. « Offre et besoins en logements sociaux et abordables dans le Grand Montréal », *Cahiers métropolitains*, nº 3, 104 p.

À leur tour, les tendances démographiques, qui se caractérisent notamment par le vieillissement marqué de la population et une diminution de la taille des ménages (4 personnes en 1971 comparativement à 2,5 personnes en 2011), auront une incidence sur l'avenir du parc existant d'habitations unifamiliales et sur l'offre (actuellement limitée) de logements de petite taille et de logements à coût abordable sur le territoire. À titre d'exemple, les résidences pour personnes âgées occupent depuis quelques années un segment particulièrement important dans le marché de l'habitation lavallois[67].

Enfin, au cours des dernières années, les nouvelles constructions locatives sont demeurées marginales ; la plupart des habitations multifamiliales sont destinées à la copropriété. Malgré les efforts récents pour mettre en chantier des projets de logement social et abordable, la pénurie de logements locatifs de qualité et abordables à Laval demeure.

2.3.2.6 LOGEMENT SOCIAL ET ABORDABLE

La question du logement social et abordable est importante, considérant notamment la forte croissance démographique qu'a connu et que connaîtra encore Laval, avec les transformations déjà évoquées (réduction de la taille des ménages et vieillissement de la population). En 2006, les ménages lavallois à faible revenu avec un taux d'effort de 30 % et plus étaient composés à 73 % de personnes seules et à 12,4 % de familles monoparentales[68]. L'accès à un logement a un effet stabilisateur dans la vie des individus en situation de précarité et dans la communauté. En effet, l'accès à un logement de qualité respectant la capacité de payer des individus permet à ceux-ci de répondre plus efficacement aux autres besoins fondamentaux que sont une alimentation suffisante et saine et des vêtements. Plus précisément, le logement social constitue un outil pour répondre à des problèmes sociaux urbains tels que l'itinérance, la pauvreté, l'absence de cohésion sociale, etc., et surtout une solution durable pour les populations vulnérables (les familles monoparentales, les nouveaux arrivants, les aînés, les jeunes, les personnes en situation d'itinérance, etc.). Il peut également contribuer, par la construction et la rénovation, à l'amélioration des quartiers.

En 2006, la Ville de Laval a constitué la Commission de l'habitation et du logement social afin d'orienter et d'appuyer le développement de logement social et abordable sur son territoire et d'ainsi assurer un rattrapage à l'échelle métropolitaine. Essentiellement, le mandat de la commission consiste à élaborer des orientations et des politiques, à procéder aux consultations appropriées afin de valider ces dernières, et à proposer des priorités d'actions dans le domaine du logement social et abordable. À cet effet, depuis 2014, la commission a établi comme priorité, la mise en

---

[67] MELOCHE, Jean-Philippe et GILL, Daniel*, Portrait de la situation du logement à la Ville de Laval*, Université de Montréal : 2016, p.31.

[68] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, « Offre et besoins en logements sociaux et abordables dans le Grand Montréal », *Cahiers métropolitains*, no 3, décembre 2013, 104 p.

oeuvre d'une politique de l'habitation et d'un code du logement. La commission est composée d'un président (un membre du conseil municipal), du maire de Laval, d'un membre du comité exécutif, de deux conseillers et d'un membre de la direction générale.

En 2011, le logement social et abordable représentait 3 597 unités (1 658 unités de logements sociaux et 1 940 d'unités de logements abordables), soit 7,6 % de l'offre locative sur l'ensemble du territoire lavallois, comparativement à une moyenne de 10,7 % pour la région métropolitaine. Cette offre se concentrait à 75 % dans les quartiers Pont-Viau–Laval-des-Rapides et Chomedey ; c'est le cas de l'offre locative en général. À noter : l'ajout entre 2006 et 2015 de 727 unités de logement social et abordable. Par ailleurs, environ 1 000 unités en projet sont présentement en attente d'une confirmation de financement de la SHQ.

Malgré ces ajouts, ce sont près de 1 070 ménages qui étaient dans l'attente d'une réponse pour avoir accès à un logement social ou abordable à Laval en date du 5 mai 2015, selon l'Office municipal de l'habitation de Laval (OMHL). En 2006, le nombre de ménages locataires à faible revenu avec un taux d'effort[69] de 30 % et plus était de 13 000, soit 29 % des ménages locataires lavallois. En 2011, cette donnée se chiffrait à 36,6 %[70] : il y a donc une accentuation du phénomène de précarité. En 2006, la répartition géographique des ménages lavallois à faible revenu avec un taux d'effort de 30 % et plus était la suivante : entre 4 000 et 5 000 dans les quartiers Pont-Viau–Laval-des-Rapides (4 905) et Chomedey (4 075), et un peu plus de 1 000 dans les quartiers Vimont–Auteuil (1 205) et Duvernay–Saint-François–Saint-Vincent-de-Paul (1 070)[71].

Laval dispose de deux ensembles majeurs de logements sociaux et abordables : le complexe résidentiel des Immeubles Val-Martin (IVM) et l'ensemble immobilier Place Saint-Martin. Tous deux présentent des problèmes de salubrité et de vétusté du cadre bâti.

Immeubles Val-Martin

Le complexe résidentiel des Immeubles Val-Martin se situe dans le quartier Chomedey, entre les boulevards Chomedey et Curé-Labelle, de part et d'autre du boulevard Notre-Dame. L'ensemble compte 586 logements de type duplex et quadruplex de deux étages, construits en 1954-55 par un promoteur privé. Ce projet résidentiel a été réalisé grâce au financement de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). Le 1er juillet 1977, la SHQ s'est portée acquéreur de 534 logements ; les 52 unités restantes sont demeurées de propriété privée. L'ensemble immobilier n'en est pas un d'habitations à loyer modique (HLM), les loyers étant plutôt fixés selon le prix le plus bas du marché.

Les IVM ont été construits à une époque où l'isolation ne constituait pas une composante architecturale des immeubles. Les bâtiments offrent donc une piètre performance énergétique et génèrent des coûts de chauffage considérables. Par ailleurs, depuis quelques années, leur état montre un vieillissement précoce. Une accumulation anormale d'eau, provoquée par le redoux hivernal en 2006, a requis des interventions d'urgence. L'absence de drains de fondation et un nivellement déficient seraient à l'origine de plusieurs infiltrations d'eau dans les sous-sols. Cette humidité a causé de nombreux cas de contamination des appartements par les moisissures.

Depuis 2007, il n'y a eu aucune nouvelle location des appartements, conformément à une directive de la SHQ. Au 1er janvier 2016, 270 logements sociaux étaient vacants sur un total de 534 logements. Le nombre de logements sociaux vacants ne fera qu'augmenter dans les prochaines années si aucune action n'est entreprise afin de remédier à

---

[69] Le taux d'effort fait référence à la part de son revenu qu'un ménage consacre au logement. Lorsque celle-ci dépasse 30 %, les autres dépenses courantes du ménage (alimentation, habillement, etc.) peuvent être plus difficiles à assumer.

[70] CENTRAIDE, *Analyse territoriale 2014 – Laval*, 2014, 4 p. http://www.centraide-mtl.org/fr/documents/4382/upload/documents/Portrait-Laval-2014.pdf/ (consulté le 11 juin 2015).

[71] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Cahiers métropolitains, no 3 : Offre et besoins en logements sociaux et abordables dans le Grand Montréal*, décembre 2013, 104 p.

ce problème de salubrité. Ainsi, des actions sont nécessaires à court terme pour remédier à l'état de délabrement des IVM, améliorer la qualité de vie des résidents de ce secteur défavorisé et répondre à la demande de logement social et abordable. La Ville de Laval a posé jusqu'à maintenant plusieurs actions au cours des dernières années en vue de régénérer cet ensemble immobilier dont l'adoption du Programme particulier d'urbanisme Chomedey adopté en 2011, la rénovation de 34 unités de logement en 2012 et la construction à venir de 67 nouveaux logement sociaux et abordables dans le cadre du programme AccèsLogis, de concert avec l'OMHL. L'ensemble des IVM est ciblé comme projet urbain structurant sous la responsabilité du Bureau des grands projets de la Ville et fera l'objet d'une planification détaillée. Toutefois, la collaboration des partenaires gouvernementaux dans ce dossier s'avère incontournable pour permettre la transformation de ce quartier en un lieu structurant et dynamique.

En janvier 2017, les gouvernements du Canada et du Québec ont annoncé un investissement conjoint de 400 M$ pour faciliter l'accès aux logements sociaux et abordables. Les IVM recevront 18,2 M$ dans le cadre de cette entente. Ceci permettra de débuter la mise en œuvre de la Phase I du vaste projet de revitalisation des IVM.

Place Saint-Martin

L'ensemble immobilier Place Saint-Martin se situe lui aussi dans le secteur de Chomedey, à l'est du boulevard Le Corbusier et au nord du boulevard Saint-Martin. Il a été construit à la fin des années 1960 et est composé de 352 logements répartis dans 20 immeubles situés dans quatre îlots. La SHQ en est propriétaire, et l'ensemble est géré par l'OMHL. Les bâtiments sont implantés autour d'une place centrale regroupant des équipements tels une piscine, un centre communautaire, quatre placettes et les ateliers de l'OMHL. Toutefois, ces espaces publics et collectifs sont mal aménagés et peu conviviaux pour les résidents. L'ensemble immobilier en est un d'habitations à loyer modique et héberge en grande partie des familles. Il est composé à 50 % de logements de trois ou quatre chambres à coucher, et à 40 % de logements de deux chambres à coucher. Comme les IVM, il présente des problèmes de salubrité et de vétusté du cadre bâti qui nécessite des travaux de rénovation majeurs. D'ailleurs, ce secteur fait l'objet d'un projet de RUI.





Immeubles Val-Martin



Place Saint-Martin

2.3.3 COMMERCE

La fonction commerciale à Laval occupe une faible partie du territoire (3,7 %), mais elle constitue une activité économique importante. Elle peut prendre plusieurs formes, qu'elle soit de nature locale, régionale ou suprarégionale.

2.3.3.1 STRUCTURE COMMERCIALE

L'offre commerciale lavalloise a la particularité d'être concentrée dans trois pôles principaux :

- le pôle commercial majeur, au sud de l'intersection de l'A-15 et de l'A-440 ;
- le pôle commercial intermédiaire, à l'intersection de l'A-13 et du boulevard Notre-Dame ;
- le pôle commercial mineur, à l'intersection de l'A-19 et de l'A-440.

Les pôles commerciaux

Le pôle majeur, au sud de l'intersection des autoroutes 15 et 440, compte plus de 3,1 millions de pieds carrés de superficies locatives brutes, réparties dans les regroupements commerciaux du Carrefour Laval, de Centropolis, du Centre Laval, des Galeries Laval et du Quartier Laval. Son aire d'influence primaire[72] s'étend sur la totalité du territoire lavallois de même que sur la Couronne Nord, au sud de l'A-640, de Deux-Montagnes à Terrebonne, le long des autoroutes 15 (jusqu'à Blainville) et 25 (jusqu'à Mascouche). L'aire de marché secondaire s'étend jusqu'à Prévost et à une partie du territoire montréalais située au nord de l'A-40, entre l'A-13 et l'A-25. Conséquemment, il s'agit d'un pôle commercial structurant à l'échelle métropolitaine.

Le pôle intermédiaire, situé en bordure de l'autoroute Chomedey (A-13) de part et d'autre du boulevard Notre-Dame, comprend le mégacentre Notre-Dame et le centre SmartCentres Laval-Ouest, qui regroupent environ 110 commerces et couvrent près de 1,3 million de pieds carrés. Son aire d'influence primaire englobe la partie de l'île Jésus à l'ouest de l'A-15, et son aire d'influence secondaire, le reste de l'île Jésus (à l'exception du secteur Saint-François) et la Couronne Nord, de Pointe-Calumet à Boisbriand.

Le pôle mineur est composé du mégacentre Val-des-Brises, au nord du croisement de l'A-19 et de l'A-440. Sa superficie est de plus de 770 000 pi² et son influence s'exerce principalement dans la portion est du territoire lavallois, aux abords des autoroutes 19 et 440. Son aire de marché secondaire couvre le reste de la moitié est de l'île Jésus.

Comme l'indiquent leurs aires d'influence, les pôles commerciaux lavallois, en plus d'attirer la clientèle lavalloise, répondent à une demande provenant de l'extérieur de Laval. La présence de pôles commerciaux à portée suprarégionale génère une force d'attraction qui bénéficie aux autres commerces sur le territoire lavallois.

Les artères commerciales

Aux pôles commerciaux s'ajoute une offre commerciale répartie sur plusieurs artères. Ces voies de circulation sont de grands boulevards ou d'anciennes rues commerciales au cœur des noyaux villageois. L'offre y rayonne à une échelle régionale et locale.

Les boulevards Curé-Labelle, des Laurentides et Saint-Martin sont considérés comme des artères commerciales à caractère régional. Il s'agit d'axes de transit qui bénéficient d'un achalandage important, principalement généré par les

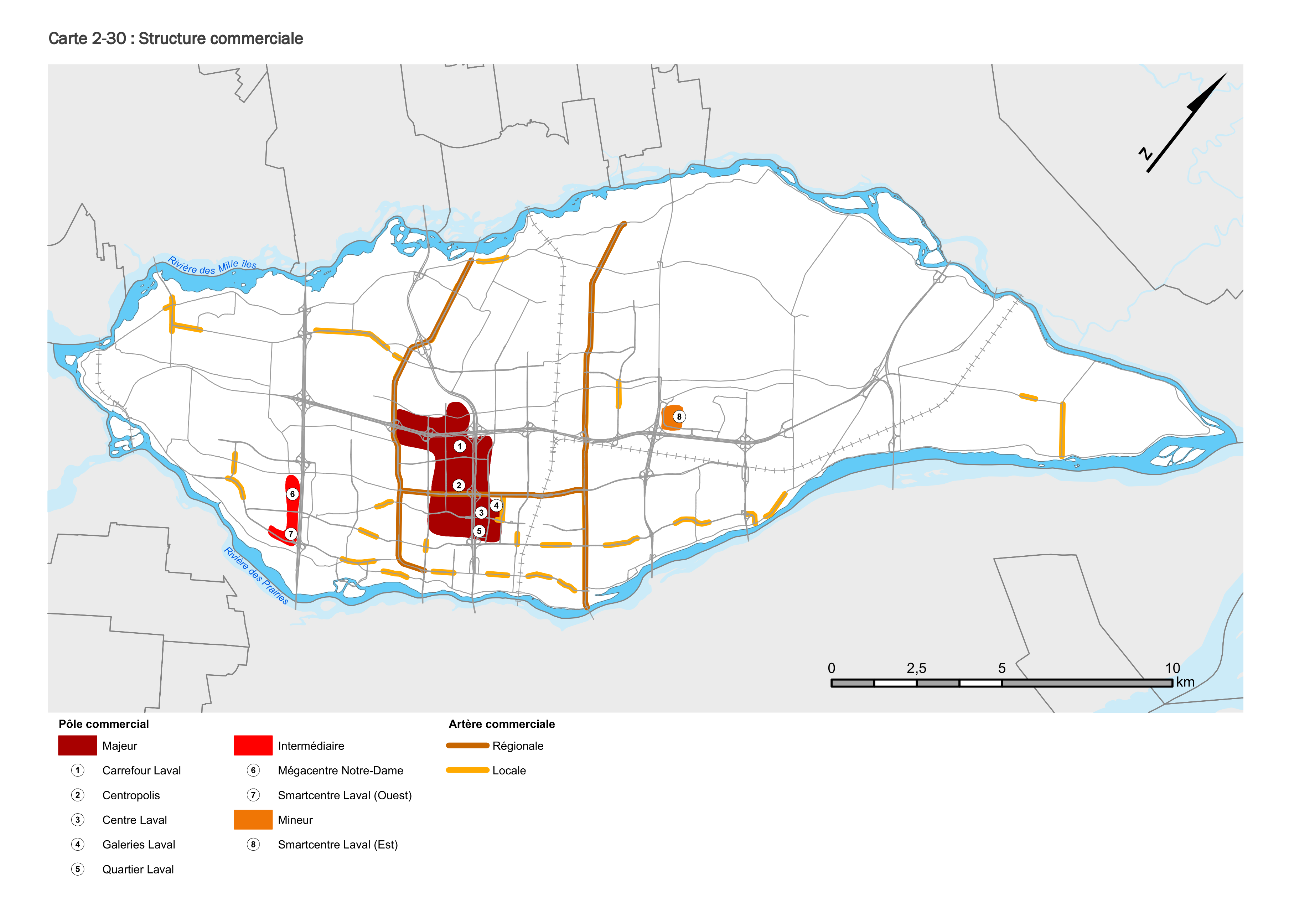
---

[72] La zone d'influence d'un regroupement commercial, ou aire de marché, correspond au territoire à l'intérieur duquel il recrute la majorité de sa clientèle. En général, on distingue deux composantes spatiales : la zone primaire, d'où provient de 60 % à 75 % de la clientèle, et la zone secondaire, qui en fournit entre 10 % et 25 %.

automobilistes. L’offre commerciale que l’on y trouve répond également, dans certains cas, à une desserte locale, comme celle des artères commerciales locales identifiées sur la carte ci-dessous.

Plusieurs artères commerciales montrent des signes de dévitalisation et comportent des aménagements de faible qualité, destinés principalement aux automobilistes. Il est à noter que les boulevards des Laurentides et Curé-Labelle sont ciblés au PMAD comme étant des sites vulnérables qui pourraient subir un processus naturel de remplacement et de renouvellement du stock commercial.

Carte 2-30 : Structure commerciale



2.3.3.2 Activités commerciales

Dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, la fonction commerciale à Laval a été analysée[73]. Aux fins de l'exercice, le territoire a été découpé en sept secteurs, comme le montre la carte suivante.

Carte 2-31 : Délimitation des secteurs d'analyse de la structure commerciale

Source : Groupe Altus, *Analyse de la fonction commerciale de la Ville de Laval*, 2015, 64 p.

La structure commerciale lavalloise compte une superficie locative brute de près de 6,6 millions de pieds carrés, soit l'équivalent d'environ 16,4 pi² par Lavallois. L'offre commerciale est réputée être très développée : elle surpasse la moyenne de la région métropolitaine, qui est de 14,7 pi²/habitant, pour un total de 53,6 millions de pieds carrés. L'offre commerciale à Laval se répartit dans plus de 2 295 locaux. La localisation des commerces se décline en cinq catégories (voir le tableau 2-37):

- centres suprarégionaux[74], centres régionaux[75] et mégacentres[76] ;
- centres de quartier et de voisinage[77] ;
- commerces sur artères majeures ;

[73] GROUPE ALTUS, Analyse de la fonction commerciale de la ville de Laval, 2015, 64 p.

[74] Centre suprarégional : similaire à un centre régional, il se distingue par un nombre de commerces plus important (incluant des commerces constituant eux-mêmes une destination), une foire alimentaire plus vaste et une mixité plus forte entre les commerces et le divertissement. Ces centres sont généralement positionnés à proximité des autoroutes ou des points de desserte du transport en commun. Leur zone d'influence primaire varie entre 10 et 30 km (exemple : le Carrefour Laval).

[75] Centre régional : centre clos où l'on se déplace de commerce en commerce à l'intérieur même du bâtiment. Aux extrémités du mail sont habituellement positionnés les commerces servant de locomotives (grandes surfaces), lesquels donnent sur un stationnement extérieur structuré qui entoure généralement le centre régional. Le centre peut compter plusieurs niveaux. Quelques commerces peuvent également être positionnés directement dans le stationnement. La zone d'influence primaire est généralement de 8 à 20 km (exemple : le Centre Laval).

[76] Mégacentre : centre composé généralement d'au moins trois magasins de type grande surface, lesquels ne sont pas rattachés entre eux. Des commerces spécialisés plus petits, dans des bâtiments de moindre envergure, sont généralement dispersés sur le site. Celui-ci est pourvu d'un grand stationnement pavé face aux magasins. La zone d'influence primaire varie entre 8 et 20 km (exemple : le mégacentre Notre-Dame).

[77] Centre de quartier : il est conçu pour répondre aux besoins quotidiens des consommateurs dans le voisinage immédiat, mais avec une offre plus large que celle du centre de commodité. Il est généralement configuré comme une bande droite avec un stationnement hors rue à l'avant des commerces. Il dispose d'une zone d'influence limitée (exemple : les Promenades Samson).

- commerces sur artères mineures ;
- commerces isolés.

Tableau 2-38 : L'offre commerciale selon le type de commerce et la localisation par secteur d'analyse de la fonction commerciale, Laval, 2015

SECTEURS	CENTRES SUPRARÉGIONAUX, CENTRES RÉGIONAUX ET MÉGACENTRES	CENTRES DE QUARTIER ET DE VOISINAGE	COMMERCES SUR ARTÈRES MAJEURES	COMMERCES SUR ARTÈRES MINEURES	COMMERCES ISOLÉS	TOTAL
Secteur 1	-	6 locaux 61 031 pi²	-	47 locaux 151 323 pi²	17 locaux 76 019 pi²	70 locaux 288 373 pi²
Secteur 2	39 locaux 61 872 pi²	18 locaux 125 414 pi²	146 locaux 637 573 pi²	-	45 locaux 222 672 pi²	248 locaux 1 047 531 pi²
Secteur 3	-	6 locaux 62 020 pi²	89 locaux 569 107 pi²	182 locaux 692 716 pi²	74 locaux 213 532 pi²	351 locaux 1 537 375 pi²
Secteur 4	396 locaux 1 935 741 pi²	19 locaux 215 434 pi²	375 locaux 2 497 134 pi²	164 locaux 718 379 pi²	167 locaux 784 201 pi²	1 121 locaux 6 150 889 pi²
Secteur 5	-	19 locaux 307 783 pi²	128 locaux 574 873 pi²	72 locaux 196 127 pi²	28 locaux 252 535 pi²	247 locaux 1 331 318 pi²
Secteur 6	89 locaux 755 105 pi²	-	-	49 locaux 123 742 pi²	34 locaux 264 373 pi²	172 locaux 1 143 220 pi²
Secteur 7	-	2 locaux 54 962 pi²	-	84 locaux 273 306 pi²	-	86 locaux 328 268 pi²
Total	**524 locaux 3 052 718 pi²**	**70 locaux 826 644 pi²**	**738 locaux 4 278 687 pi²**	**598 locaux 2 155 593 pi²**	**365 locaux 1 813 332 pi²**	**2 295 locaux 12 126 974 pi²**

Source : Groupe Altus pour la Ville de Laval, 2015. *Analyse de la fonction commerciale de la Ville de Laval*, p. 36.

La moitié de l'offre commerciale lavalloise (locaux et superficie) est située au centre du territoire, plus particulièrement dans le secteur 4. L'offre commerciale dans les secteurs aux extrémités de l'île se trouve principalement aux abords d'artères commerciales d'envergure mineure et au sein de commerces isolés.

Une estimation du potentiel que recèleraient de nouvelles superficies de commerces a été réalisée par la comparaison de l'offre et de la demande commerciale dans chaque secteur du territoire. On détermine l'offre commerciale en multipliant, pour chaque catégorie de biens ou de services, les superficies commerciales par leur rendement moyen au pied carré. Quant à la demande, on l'estime selon le pouvoir d'achat et le profil de consommation des résidents d'un secteur donné.

Selon le type de biens ou de services, les secteurs lavallois sont en suroffre ou en sous-offre par rapport à la population résidente. Le tableau 2-39 présente le potentiel qu'auraient de nouvelles superficies commerciales selon les secteurs et le type de biens ou de services en 2016. Un nombre positif indique l'existence d'un potentiel pour de nouvelles superficies commerciales (sous-offre) alors qu'un résultat négatif (entre parenthèses) signifie que le secteur est en situation de suroffre par rapport à la population résidente.

Tableau 2-39 : Calcul de l'espace locatif brut potentiel pour de nouvelles superficies commerciales à l'horizon 2016 (en pi²), Laval

SECTEURS	BIENS DURABLES ET SEMI-DURABLES	BIENS COURANTS	RESTAURANTS	SERVICES DE COIFFURE ET D'ESTHÉTIQUE	TOTAL
Secteur 1	500 568	56 649	39 673	21 324	618 214
Secteur 2	405 495	(68 693)	48 048	10 415	395 264
Secteur 3	425 905	(15 954)	(103 015)	(8 164)	298 772
Secteur 4	(1 008 173)	127 906	(258 156)	(5 800)	(1 144 223)
Secteur 5	499 339	(33 974)	24 252	20 957	510 574
Secteur 6	45 465	88 257	38 884	14 645	187 252
Secteur 7	324 284	24 780	32 159	8 625	389 848
Total	1 192 883	178 971	(178 153)	62 001	1 255 701

Source : Groupe Altus pour la Ville de Laval, *Analyse de la fonction commerciale de la Ville de Laval*, 2015, p. 46.

De manière globale, le territoire lavallois présenterait en 2016 un potentiel de plus de 1 255 000 pi² de nouvelles superficies commerciales. Toutefois, le secteur 4 apparaît comme étant en situation de suroffre dans toutes les catégories commerciales, à l'exception des biens courants. Cela s'explique par la présence du pôle commercial majeur, incluant le Carrefour Laval, dont le rayonnement a une portée suprarégionale. D'autres secteurs, comme les secteurs 1 et 5, sont plutôt en situation de sous-offre. Il appert que les pôles commerciaux en périphérie de l'île, tels que le Faubourg Boisbriand, la Place Rosemère et les Galeries d'Anjou, sont susceptibles de répondre en partie aux besoins de la clientèle lavalloise. Par conséquent, l'offre et la demande commerciales lavalloises semblent présentement à un point d'équilibre.

L'indicateur d'une sous-offre commerciale doit être nuancé puisque le rayonnement d'un commerce varie selon le type de biens ou de services offert. En effet, les fuites commerciales à l'extérieur du territoire lavallois n'ont pas été prises en compte dans ce calcul, bien que celles-ci existent dans une proportion non négligeable. De plus, le secteur du commerce de détail subit d'importants changements qui influencent les habitudes de consommation. Mentionnons à cet effet l'importance grandissante du commerce en ligne qui favorise une dématérialisation des lieux de consommation. La diminution de la taille des ménages et la polarisation de l'offre commerciale, avec la multiplication des mégacentres sont également des tendances qui façonnent le secteur du commerce de détail depuis la dernière décennie.

La planification du territoire devra tenir compte des besoins en matière d'offre commerciale à la lumière de ces données et des ces nouvelles tendances. D'ici 2031, la croissance naturelle du marché induira l'ajout de nouvelles superficies commerciales pour répondre à la demande lavalloise.

Quant à la répartition de l'offre sur le territoire, il y aurait tout lieu de maintenir la structure actuelle, c'est-à-dire un pôle structurant au cœur de la ville et des pôles plus petits en périphérie. En effet, l'implantation de la fonction commerciale de portée supérieure doit être planifiée de manière à éviter l'affaiblissement de la structure commerciale, et plus précisément des pôles commerciaux dynamiques et attractifs existants, en l'occurrence le pôle majeur avec le Carrefour Laval.

À cet effet, la diversité de l'offre commerciale à l'intérieur de la RMR de Montréal a un impact direct sur la structure commerciale du territoire lavallois. La venue de nouveaux joueurs, comme les *Premium Outlets* à Mirabel et le projet commercial *Quinze40 Royalmount*, justifie la consolidation de l'offre à Laval pour assurer son caractère structurant à l'échelle régionale et métropolitaine. La force d'attraction générée par le pôle majeur permettra ainsi de rejoindre une clientèle provenant de l'île et de sa périphérie, alors que les petits pôles commerciaux locaux répondront à la demande de biens courants.

Par ailleurs, au cours des prochaines années, des centres commerciaux de première génération feront vraisemblablement l'objet de projets de redéveloppement et de requalification. Il s'agit là d'une occasion de revoir l'offre commerciale et de favoriser des milieux offrant une plus grande mixité d'usages.

2.3.4 BUREAUX

Les immeubles de bureaux accueillent les activités économiques reliées à la production de services. Au début de l'année 2015, ils représentaient à Laval 4,33 millions de pieds carrés répartis dans 61 immeubles. Cet inventaire correspond à 4,5 % de la région métropolitaine, qui compte 97 millions de pieds carrés répartis dans plus de 800 immeubles.

La principale phase de construction des immeubles de bureaux à Laval s'est déroulée vers la fin des années 80. En effet, plus de 40 % de la superficie de bureaux locatifs a été construite entre 1986 et 1991, en grande partie le long du boulevard Daniel-Johnson, aux abords du boulevard Le Carrefour. Il a fallu attendre plus de dix ans avant que de nouveaux chantiers d'envergure voient le jour sur le territoire de l'île Jésus. Depuis le début des années 2010, on assiste à une reprise de la construction d'immeubles de bureaux. Entre 2005 et 2015, 16 immeubles ont été érigés à Laval, pour une superficie totale de 1 million de pieds carrés. Ces immeubles ont majoritairement été construits dans le secteur du Centropolis, de la Cité de la Biotech en bordure de l'autoroute 15, et le long du boulevard Saint-Martin entre les boulevards Le Corbusier et Daniel-Johnson.

Le tableau 2-40 montre une augmentation significative du taux de disponibilité des immeubles de bureaux à Laval et dans le Grand Montréal dans la dernière décennie. Compte tenu de la croissance constante observée, il est probable que la demande pour ce type de produit immobilier soit faible dans les prochaines années, ce qui se traduira par un ralentissement de la construction de nouveaux immeubles de bureaux. Au premier trimestre de 2015, la moyenne du taux de disponibilité pour les immeubles de classe A, B et C[78] a été de 17,4 % à Laval, comparativement à 14,9 % dans le Grand Montréal.

Tableau 2-40 : Taux de disponibilité des immeubles de bureaux (en %), Laval et Grand Montréal, 2005 (3e trimestre) et 2015 (1er trimestre)

CATÉGORIE DES IMMEUBLES DE BUREAUX	LAVAL		GRAND MONTRÉAL	
	2005	2015	2005	2015
A	7,9	15,8	9,9	15,6
B	9,0	20,9	11,2	13,4
C	4,1	2,3	11,8	17,7
Total	**8,3**	**17,4**	**10,7**	**14,9**

Source : Groupe Altus, *Étude du marché des bureaux, Laval et Grand Montréal (Québec)*, 2015, p. 3.

De plus, le marché du bureau fait face à de nouvelles réalités qui auront une incidence certaine sur la demande à Laval : la densification des locaux, les changements technologiques et générationnels, le vieillissement de la population, le développement d'aires de travail collectif (*co-working*), etc. Au sujet de la densification des locaux, selon une étude réalisée par Colliers International, la superficie par employé devrait atteindre 145 pi² en 2018, soit 15,7 % de moins que la moyenne canadienne en 2013, laquelle s'établissait à 172 pi² par employé[79].

---

78 Les immeubles de classe A sont les immeubles prestigieux offrant un large éventail de services et situés dans les meilleurs secteurs. Les immeubles de classe B sont un peu plus âgés, mais ils sont bien gérés et attirent des locataires de qualité. Les immeubles de classe C sont les moins attrayants. Ces immeubles plus âgés sont situés sur des rues moins intéressantes et dans les secteurs habituellement les plus vieux de la ville. (Source : BOMA QUÉBEC, *Guide de classification des immeubles de bureaux.*).

79 GROUPE ALTUS, *Étude du marché des bureaux*. Laval et Grand Montréal (Québec), 2015, p. 30.

Le choix de la localisation des fonctions de bureau est motivé principalement par la visibilité autoroutière et l'accessibilité. Il serait donc tout à fait envisageable de voir les prochains projets d'immeubles de bureaux se développer dans le secteur du boulevard Saint-Martin, à proximité de l'autoroute des Laurentides, et au centre-ville, particulièrement dans le secteur de la station de métro Montmorency.

2.3.5 ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

Nous assistons à une évolution importante du secteur industriel depuis les 15 dernières années. En effet, la définition même de ce secteur d'activité est appelée à changer. À titre d'exemple, entre 2000 et 2012, le nombre d'emplois relié au secteur de la fabrication n'a cessé de chuter, et ce, de manière plus marquée au Québec que dans le reste du Canada[80]. Cependant, ce constat ne marque pas la fin du secteur industriel, au contraire. Il s'agit plutôt d'un transfert des activités manufacturières vers des d'emplois industriels dans la conception, les services aux entreprises (connu aussi sous l'appellation *B2B* ou « *business to business* »), la distribution et le recyclage. À heure actuelle, il se crée plus d'emplois dans ces sous-secteurs que dans celui de la fabrication. À ces nouveaux paradigmes qui vont influencer le développement et le redéveloppement des parcs industriels s'ajoutent également la prise en compte des notions d'écologie industrielle et d'économie circulaire, les besoins grandissants en espaces de bureaux (plusieurs manufacturiers sont dorénavant localisés dans les édifices à bureaux, comme Ubisoft) et pour des bâtiments qui offrent des hauteurs libre plus grandes pour l'entreposage, etc.

Face à ces nouvelles tendances, la santé de la fonction industrielle demeure un des critères incontournables de la pérennité économique de Laval et du Québec. Néanmoins, force est de constater que l'érosion de la portion commerciale et industrielle de la richesse foncière uniformisée[81] (RFU) en 10 ans s'avère plus importante à Laval que dans les villes de la même classe de population ou que pour l'ensemble du Québec, tel que montré au tableau 2-41. Cet écart grandissant a pour effet de reporter une plus grande part de la charge fiscale municipale vers le secteur résidentiel, et par le fait même à la population. Par conséquent, il s'avère impératif pour Laval de soutenir et de consolider le secteur industriel qui passe notamment par sa capacité à accueillir de nouvelles entreprises et à soutenir celles qui sont déjà présentes sur le territoire en offrant des conditions gagnantes pour leur permettre de s'adapter à un environnement économique en mutation. En assurant ainsi le dynamisme économique de son territoire, la Ville permettra par le fait même le maintien de la diversification de son assiette fiscale.

Tableau 2-41 : Portion commerciale et industrielle de la richesse foncière uniformisée (RFU), Laval, 2006 et 2015

ANNÉE	LAVAL (%)	CLASSE DE POPULATION (%)	QUÉBEC (%)
2006	16,87	19,71	17,19
2015	14,45	18,23	15,66
Écart	-14,34	-7,51	-8,90

Source : MAMOT, *Profil financier de Laval 2005 et 2015*. Disponible en ligne. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/finances-indicateurs-de-gestion-et-fiscalite/information-financiere/profil-financier-et-autres-publications/ (consulté le 13 octobre 2016).

[80] ISQ, *Portrait statistique du secteur manufacturier au Québec*, 2013, 108 p.

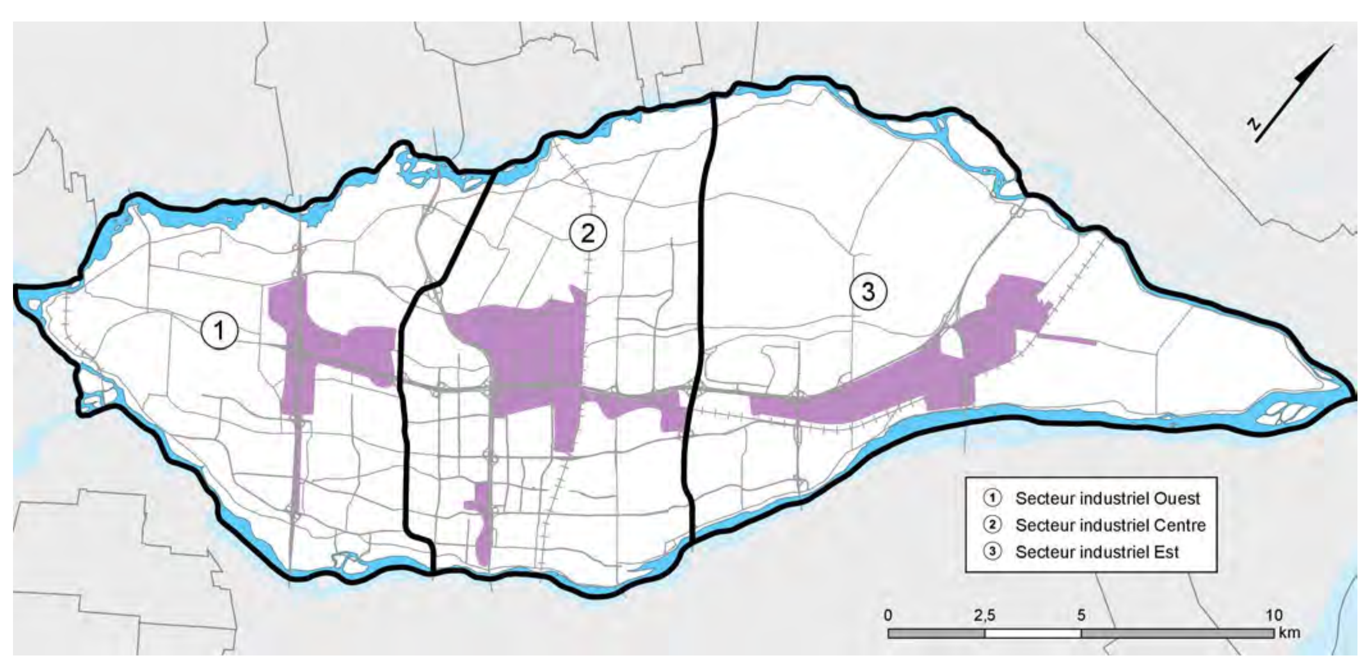
[81] La RFU permet de mesurer et de comparer la capacité de générer des revenus des municipalités.

2.3.5.1 STRUCTURE INDUSTRIELLE

Laval dispose sur son territoire de trois grands secteurs de développement industriel, totalisant près de 3 100 hectares, répartis géographiquement de la façon suivante (voir la carte 2-32 et le tableau 2-42) :

- secteur Ouest, composé des parcs industriels situés le long des autoroutes 13 et 440 (à l'ouest du boulevard Curé-Labelle) ;
- secteur Centre, composé du Parc industriel Centre, du Parc scientifique et de haute technologie (Cité de la Biotech) et des autres parcs industriels localisés le long des autoroutes 15 et 440 ;
- secteur Est, composé des parcs industriels situés le long des autoroutes 25 et 440 (à l'est de l'autoroute 19).

Carte 2-32 : Secteurs industriels



Le secteur Ouest se déploie à l'ouest du boulevard Curé-Labelle le long des autoroutes 440 et 13. Le développement de ce secteur a été amorcé en 2000, là où les infrastructures de services pouvaient être prolongées, soit dans la portion nord-ouest de l'A-13 et de l'A-440, ainsi que la partie nord le long de l'A-440. Toutefois, la réalisation de la majeure partie du potentiel industriel dans la partie au sud de l'A-440 et à l'est de l'A-13 est conditionnelle à l'implantation des infrastructures de services publics. Cette zone est également affectée par la présence de servitudes de plusieurs infrastructures d'utilité publique (gaz, électricité et autres) et de milieux humides.

Le secteur Centre est le premier à être développé sur le territoire et est composé principalement du Parc industriel Centre (PIC), occupé à plus de 95%. Son expansion vers le nord a été complété jusqu'aux limites du bois de l'Équerre (bois

d'intérêt métropolitain). Son potentiel de développement est limité à un horizon court terme (0-5 ans). Ce secteur comprend également, le Parc scientifique et de haute technologie de Laval, aussi désigné sous le nom de Cité de la Biotech, l'un des trois parcs de ce type dans la métropole, avec le Campus Saint-Laurent et l'Éco-campus Hubert-Reeves. On y trouve le Centre de développement des biotechnologies de Laval, sur le campus de l'Institut national de recherche scientifique – Institut Armand-Frappier. Le Parc scientifique et de haute technologie de Laval est actuellement occupé sur environ 87 % de sa superficie. Son potentiel de développement est en réalité plutôt limité puisque cette superficie comprend un bois d'intérêt (le bois Armand-Frappier).

Le secteur Est se situe le long de l'autoroute 440 dans la partie est du territoire lavallois. Il s'agit du second secteur d'importance en termes de superficie après le secteur Centre. La portion qui se situe de part et d'autre du boulevard Pie-IX, communément appelé le Parc industriel Est ou le parc Saint-Vincent-de-Paul, est le premier développement à vocation industrielle dans cette portion du territoire. Afin de répondre à la demande et de soutenir le développement de ses entreprises, Laval a mis sur pied en 2000 le parc industriel de l'A-25. Dernier parc municipal à être créé sur le territoire lavallois, ce parc est issu du prolongement de l'autoroute 25 et de la construction du pont reliant Laval à la portion est de Montréal. Il se situe entre la montée Saint-François et l'A-25, au sud de l'A-440 et au nord de la voie ferrée. Alors que ces deux parcs sont occupés à 100%, le potentiel de développement du secteur Est demeure le plus vaste du territoire.

De manière générale, le taux d'occupation de la totalité des parcs industriels sur l'île Jésus atteint près de 85 %.

Tableau 2-42 : Secteurs industriels et taux d'occupation, Laval, 2014

SECTEUR	SUPERFICIE TOTALE (PI²)	SUPERFICIE DISPONIBLE (PI²)	TAUX D'OCCUPATION (%)
Secteur Ouest	23 756 529	5 739 955	75,8%
Secteur Centre	103 044 375	9 298 811	91,0%
Secteur Est	44 688 684	12 911 839	71,1%
TOTAL	**171 489 588**	**27 950 605**	**83,7%**

Source : Ville de Laval, Service de développement économique, 2016.



Parc scientifique et de haute technologie de Laval (Cité de la Biotech)

2.3.5.2 ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

Au cours des dernières années, Laval a enregistré une croissance importante de l'investissement et de l'occupation de l'espace industriel dans les zones et parcs réservés à cette affectation. Le taux d'inoccupation des espaces industriels fluctue entre 8,2 % et 11 % entre 2006 et 2011. Même si les chiffres de 2011 n'atteignent pas ceux de 2004 et de 2005, ils sont aujourd'hui les plus bas à l'échelle de la RMR de Montréal (voir le tableau 2-43).

Il convient cependant de souligner les limites de l'indicateur que constitue le taux d'inoccupation. En effet, celui-ci ne révèle pas si des industries occupent des locaux inadaptés à leurs besoins, à défaut de trouver mieux, ou si des locaux demeurent systématiquement vacants parce qu'ils sont obsolètes. Une caractérisation des parcs industriels permettrait d'en apprendre plus sur ces réalités.

Tableau 2-43 : Taux d'inoccupation des espaces industriels, 2004-2011

ANNÉE	LAVAL	MONTRÉAL (agglomération)	LONGUEUIL (agglomération)	COURONNE NORD	RMR DE MONTRÉAL
2004	**6,5**	7,5	9,6	-	7,6
2005	**6,6**	7,7	5,5	-	7,5
2006	**10,1**	7,7	5,8	-	7,7
2007	**8,8**	8,4	6,6	-	8,2
2008	**11,0**	9,0	7,0	-	9
2009	**10,8**	10,3	6,6	35,7*	10,4
2010	**8,2**	10,5	9,3	17,6*	10,3
2011	**8,3**	10,1	8,5	19,1*	10

* Données estimées

Source : CB Richard Ellis, *Traitement : Communauté métropolitaine de Montréal* (référence PMAD). Les données de 2011 sont pour le deuxième trimestre.

2.3.5.3 DOMAINE MANUFACTURIER

Les établissements manufacturiers lavallois exercent leurs activités principalement dans les domaines des produits de consommation[82] et de la transformation complexe[83].

En 2012, le nombre d'établissements implantés à Laval dans ces domaines était respectivement de 269 et de 295. Le secteur des ressources naturelles (bois, papier, produits minéraux non métalliques et transformation des métaux) ne comptait que 51 établissements.

Le profil manufacturier lavallois se distingue donc de celui du Québec, avec une présence accrue d'établissements de transformation complexe (48,0 % contre 37,4 %) au détriment du secteur des ressources naturelles (8,3 % contre 14,6 %). Le secteur des produits de consommation à Laval est également sous la moyenne québécoise (43,7 % contre 48,0 %)[84] (voir la figure 2-18).

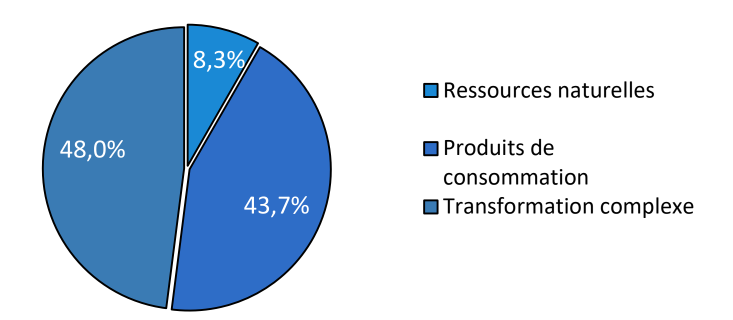
---

[82] Aliments, boissons et tabac, textiles, produits textiles, vêtements, cuir, caoutchouc et plastique, produits métalliques et meubles.

[83] Impression, pétrole et charbon, produits chimiques, machines, produits informatiques et électroniques, matériel et appareils électriques, matériel de transport et activités diverses.

[84] MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INNOVATION ET DES EXPORTATIONS DU QUÉBEC, *Portrait manufacturier des régions du Québec*, 2015, 29 p.

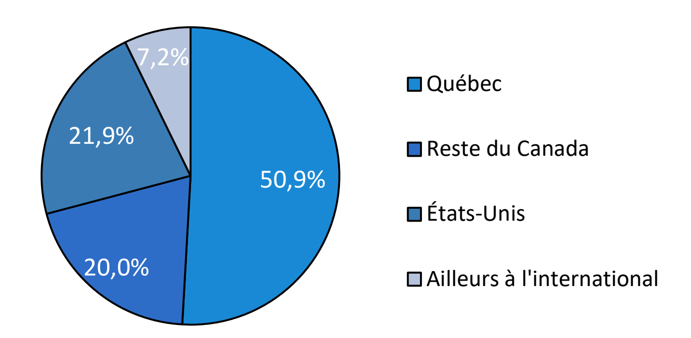
Figure 2-18 : Établissements manufacturiers par domaine de fabrication, Laval, 2012



Source : Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec, 2015. *Portrait manufacturier des régions du Québec*, p. 9.

Bien qu'il génère une activité économique de 1,6 milliard de dollars, le secteur manufacturier lavallois demeure d'une importance relativement limitée, tant dans l'économie de la ville que dans celle du Québec. En effet, en 2012, les activités manufacturières comptaient pour 11,7 % du produit intérieur brut (PIB) de Laval et 3,5 % du PIB manufacturier québécois. Ainsi, Laval se classe au neuvième rang au Québec, loin derrière les régions de Montréal (33,4 %) et de la Montérégie (19,7 %)[85]. Les ventes manufacturières lavalloises sont destinées majoritairement au Québec, dans une proportion de près de 51 %, et à parts quasi égales entre le reste du Canada et les États-Unis (voir la figure 2-19).

Figure 2-19 : Ventes manufacturières en fonction de la destination, Laval, 2012



Source : Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec, 2015. *Portrait manufacturier des régions du Québec*, p. 17.

Laval est la troisième région au Québec pour ce qui est de la valeur ajoutée dans les ventes de biens fabriqués, avec près de 43 $ de valeur ajoutée par 100 $ de ventes de biens fabriqués. En 2012, la moyenne québécoise s'établissait à 36 $ par tranche de 100 $ de ventes[86].

---

[85] MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INNOVATION ET DES EXPORTATIONS DU QUÉBEC, *Portrait manufacturier des régions du Québec*, 2015, p. 11.
[86] *Ibid*. p. 27.

2.3.5.4 INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS

Parmi les projets d'investissements industriels qui ont été réalisés dans la région depuis 1990, la très grande majorité (92 %) étaient des projets d'expansion d'industries existantes : ceux-ci représentaient environ 82 % de la valeur totale des investissements, totalisant près de 9,8 milliards de dollars en 26 ans (voir le tableau 2-44). Un des facteurs déterminants de cette expansion des industries a été l'augmentation et la diversification des marchés d'exportation.

Tableau 2-44 : Investissements industriels, Laval, 1990-2014

ANNÉE	IMPLANTATIONS		EXPANSIONS		INVESTISSEMENTS TOTAUX (M$)
	Nombre	M$	Nombre	M$	
1990	10	20,0	19	16,2	36,2
1991	6	10,0	10	12,5	22,5
1992	6	51,5	54	32,3	83,8
1993	9	43,8	50	13,5	57,3
1994	37	5,5	269	133,5	139,0
1995	52	33,8	236	140,6	174,4
1996	52	23,8	243	171,2	195,0
1997	57	21,6	315	233,5	255,1
1998	33	98,6	298	269,6	368,2
1999	47	66,0	294	309,3	375,3
2000	35	133,7	474	380,3	514,0
2001	34	88,3	458	408,7	497,0
2002	39	46,2	474	494,1	540,3
2003	28	84,4	472	338,7	423,1
2004	37	84,3	446	412,3	496,6
2005	46	59	615	552,0	611,0
2006	33	86,9	478	469,4	556,3
2007	19	83,0	575	540,2	623,2
2008	22	93,0	804	583,3	676,3
2009	29	32,5	430	390,1	422,6
2010	30	37,8	598	379,7	417,4
2011	41	104,2	674	453,9	558,1
2012	67	90,8	649	415,1	506,0
2013	29	73,1	668	267,5	340,7
2014	33	184,2	620	367,4	551,6
2015	22	48,6	637	301,6	350,2
Total	853	1 704,6	10 860	8 086,5	9 791,2

Source : Laval Technopole, *Rapport sur l'économie de Laval 2014*, 2014, p. 45 ; et Ville de Laval, Service de développement économique, *Rapport sur l'économie de Laval 2015*, 2015, 16 p.

Depuis le début des années 1990, Laval a enregistré une croissance importante de l'occupation de l'espace industriel dans les zones et les parcs réservés à cette fonction. Les années 1998 à 2007 ont été particulièrement prolifiques, enregistrant les meilleures performances depuis 1971 sur le plan de la superficie développée à des fins industrielles. La demande moyenne annuelle en superficies industrielles a été d'environ 350 000 m² au cours de ces années, principalement pour des projets d'expansion d'industries déjà établies sur le territoire de Laval. On observe actuellement

une reprise du développement industriel, après une baisse du développement de superficies pendant la période 2012-2013 (voir le tableau 5-5 à la section 5.1.1.3).

Le secteur manufacturier nord-américain est en pleine mutation qui coïncide avec un changement de paradigme dans le secteur industriel. Parmi les principaux changements, on note :

- la conception et la production qui se font de moins en moins au même endroit ;
- l'ajout d'activités de vente (au détail) aux activités de production (avec notamment des salles d'exposition des produits) ;
- l'accélération du taux de roulement des équipements ;
- des investissements manufacturiers qui concernent majoritairement les équipements et la machinerie, plutôt que la construction de bâtiments. À Laval, les équipements et la machinerie représentaient 83 % des investissements en 2012[87] ;
- une plus grande sensibilité aux effets des activités industrielles, qui sont plus rapidement considérées comme des nuisances ;
- le renforcement de l'environnement normatif d'affaires (ISO, LEED, etc.) ;
- l'engouement pour le travail dans des environnements attrayants ;
- l'absence d'une solution immobilière industrielle universelle.

Ce changement de paradigme n'est pas sans exercer une pression sur le cadre bâti industriel. Il apparaît en outre que les connaissances sur l'état de la structure industrielle lavalloise gagneraient à être bonifiées. Cela pourrait notamment permettre de mieux cibler les interventions à privilégier par la Ville pour contribuer au maintien du dynamisme de la fonction industrielle.

Néanmoins, Laval compte une base industrielle diversifiée. Plusieurs conditions favorisent cette diversité, notamment sa population nombreuse, son niveau d'urbanisation, et son accès à un important bassin de main-d'œuvre et de consommateurs ainsi qu'à des infrastructures de transport international (aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel, port de Montréal, etc.).

Cette diversité est confirmée par l'indice de diversité industrielle[88] du ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec (MEIE), qui attribuait à Laval une note de 73,0 points en 2014. La région se classait ainsi au quatrième rang des régions québécoises présentant la plus grande diversité industrielle, après la Montérégie (80,8 points), la Capitale-Nationale (76,9 points) et Montréal (74,4 points). La situation lavalloise s'est améliorée depuis 2009 : la région avait alors obtenu un indice de 71,5 points.

---

[87] MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INNOVATION ET DES EXPORTATIONS DU QUÉBEC, *Portrait manufacturier des régions du Québec*, 2015, p. 13.

[88] Il s'agit de l'indice de Hachman, qui mesure la similarité entre la structure industrielle selon l'emploi par industrie des régions administratives et celle du Québec. Plus un indice se rapproche de 100, plus la structure industrielle de la région ressemble à celle du Québec (fortement diversifiée). À l'inverse, plus un indice se rapproche de 0, plus la structure de la région diffère de celle du Québec. Source : MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INNOVATION ET DES EXPORTATIONS DU QUÉBEC, *Portrait économique des régions du* Québec, 2015, p.38.

2.3.6 TOURISME

Le tourisme est un facteur de développement qui contribue à la diversification de l'économie ainsi qu'à la création et au maintien d'un nombre important d'emplois. Il s'agit en outre d'un secteur d'activité en pleine expansion : on estime que le tourisme deviendra l'une des principales industries mondiales.

L'offre de la région touristique de Laval regroupe notamment (voir la carte 2-33) :

- les séjours urbains comprenant notamment les produits suivants : le camp spatial et le Cosmodôme, le Centre de la nature, le parc de la Rivière-des-Mille-Îles, le musée Armand-Frappier, les clubs de golf, la salle André-Mathieu, la Maison des arts, la Maison du jazz, les produits innovants et les sports d'intérieur (SkyVenture, Maeva Surf, Clip'n Climb, iSaute, Putting Edge, AeroSim Experience, Jungle Aventure, etc.), la Place Bell (qui ouvrira prochainement), etc. ;
- les circuits comprenant notamment les produits suivants : la visite des quartiers d'intérêt patrimonial, les visites industrielles, les circuits et activités agro- et hortitouristiques, les sentiers de motoneige, etc. ;
- les réunions d'affaires et les congrès ;
- les événements sportifs, culturels et récréotouristiques.

L'offre touristique de Laval, soutenue par un réseau d'établissements d'hébergement constitué d'hôtels, de motels, d'auberges et de gîtes touristiques, comprenait en 2015 quelque 1 500 chambres avec un taux d'occupation hôtelière de 68,8 %. Les investissements visant le développement du produit touristique ont totalisé près de 25,4 millions de dollars en 2015 (136,3 millions depuis 2009, année de création du pôle récréotouristique de Laval Technopole). La Place Forzani et le Sheraton Laval (centre des congrès), tous deux des installations d'intérêt métropolitain[89] (voir l'annexe 7), offrent des espaces de plus de 5 000 m² pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales. Néanmoins, il semble que ces équipements sont insuffisants pour assurer le rayonnement de Laval, une ville de plus de 420 000 habitants, la troisième en importance au Québec.



Cosmodôme

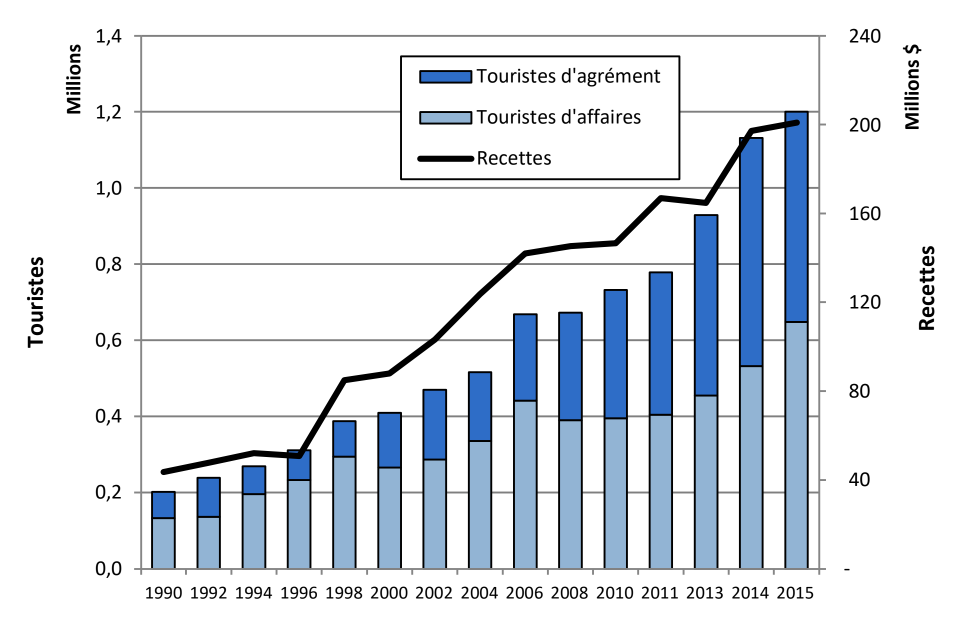
Le nombre de touristes à Laval a plus que quintuplé en 25 ans, passant d'un peu plus de 200 000 visiteurs en 1990 à plus de 1 200 000 en 2015 (voir la figure 2-20). Du côté du tourisme d'affaires, le volume net est passé de 133 000 visiteurs (66 % du nombre total de touristes) en 1990 à plus de 648 000 (54 % du total) en 2015. Le tourisme d'agrément affiche également une nette augmentation : il est passé de 68 000 visiteurs en 1990 à un peu plus de 552 000 en 2015. Avec cette importance

[89] Selon le PMAD, les installations touristiques d'intérêt métropolitain sont les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année et les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales comptant 5 000 m² et plus.

grandissante du tourisme d'agrément, Laval et son centre-ville sont en train de devenir une destination en soi.

Les recettes touristiques sont également en progression : elles ont atteint plus de 201 millions de dollars en 2015, en hausse de 20 % par rapport à 2011 (167 millions de dollars).

Figure 2-20 : Évolution du tourisme à Laval, 1990-2015



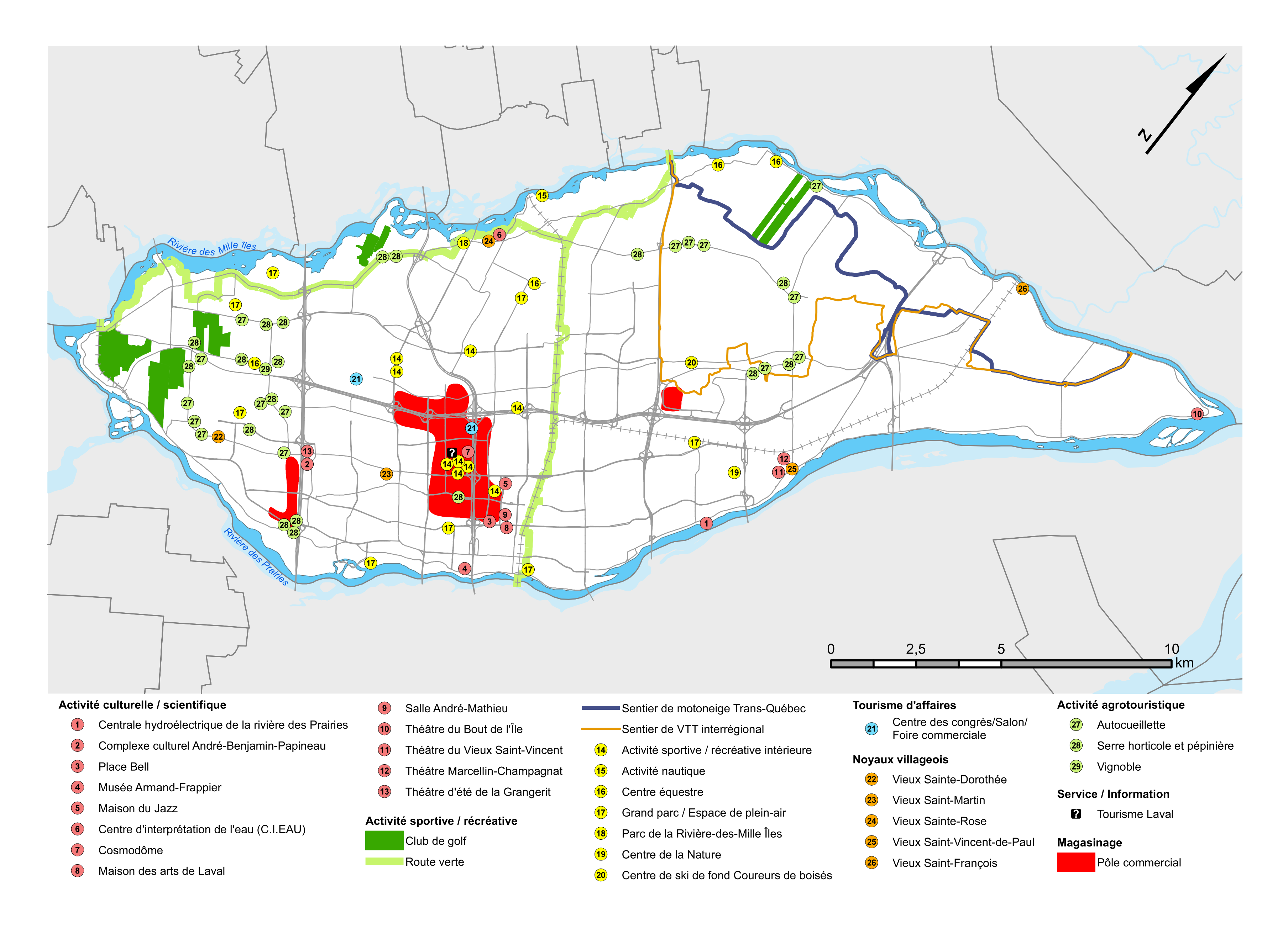
Source : Office du tourisme de Laval. Données manquantes pour 2012.

Bien que la région lavalloise ait souffert d'une identité déficiente au plan touristique, à cause de sa position géographique entre Montréal et les Laurentides, son identité se développe par une offre récréotouristique distinctive axée sur l'expérience, notamment avec des produits de sport intérieur offerts durant toute l'année et des activités destinées aux familles. Par ailleurs, le caractère insulaire du territoire lavallois mériterait d'être davantage mis à profit au point de vue récréotouristique, notamment par la mise en valeur des rives et des autres composantes de la Trame verte et bleue, un concept énoncé dans le PMAD.

Si la situation géographique de l'île Jésus était perçue auparavant comme une contrainte, elle s'avère désormais une occasion de développement du tourisme urbain ou excursionniste. En effet, la localisation du pôle central de Laval au cœur de la CMM lui donne accès à un bassin de population qui équivaut à la moitié de la population québécoise, dans un rayon de 40 km. La région touristique lavalloise constitue une destination naturelle pour les résidents de la Couronne Nord et du nord de l'Île de Montréal. Si l'industrie touristique à Laval s'est principalement bâtie autour du tourisme d'affaires, le tourisme d'agrément présente un potentiel de croissance considérable, à condition de diversifier, d'adapter et de consolider l'offre sur le territoire, notamment par l'ajout de nouveaux produits et évènements d'envergure.

D'ailleurs, la Place Bell, située au centre-ville de Laval, ouvrira prochainement ses portes. Le nouveau centre-ville deviendra un quartier branché, où l'accueil de projets artistiques émergents, autant de façon événementielle qu'en programmation ordinaire, saura dynamiser le secteur et influencer l'expérience des touristes comme celle des résidents. Il sera un centre névralgique de création, de diffusion et d'enseignement qui pourra susciter le développement d'événements internationaux d'envergure, ce qui permettra d'accroître la visibilité et le rayonnement de la ville.

Carte 2-33 : Principaux attraits touristiques



2.3.7 SERVICES ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

2.3.7.1 SERVICES D'UTILITÉ PUBLIQUE MUNICIPAUX

Les services d'utilité publique municipaux comprennent les équipements liés à la gestion de l'eau (approvisionnement en eau potable et traitement des eaux usées) et ceux liés à la gestion des matières résiduelles.

L'approvisionnement en eau potable

Laval est bordée au nord par la rivière des Mille Îles et au sud par la rivière des Prairies. Ces deux plans d'eau servent de source d'alimentation en eau potable pour la quasi-totalité du territoire. En tout, ce sont trois stations de production d'eau potable qui s'y approvisionnent, selon la répartition suivante :

- Station Sainte-Rose : rivière des Milles Îles
- Station Chomedey : rivière des Prairies
- Station Pont-Viau : rivière des Prairies

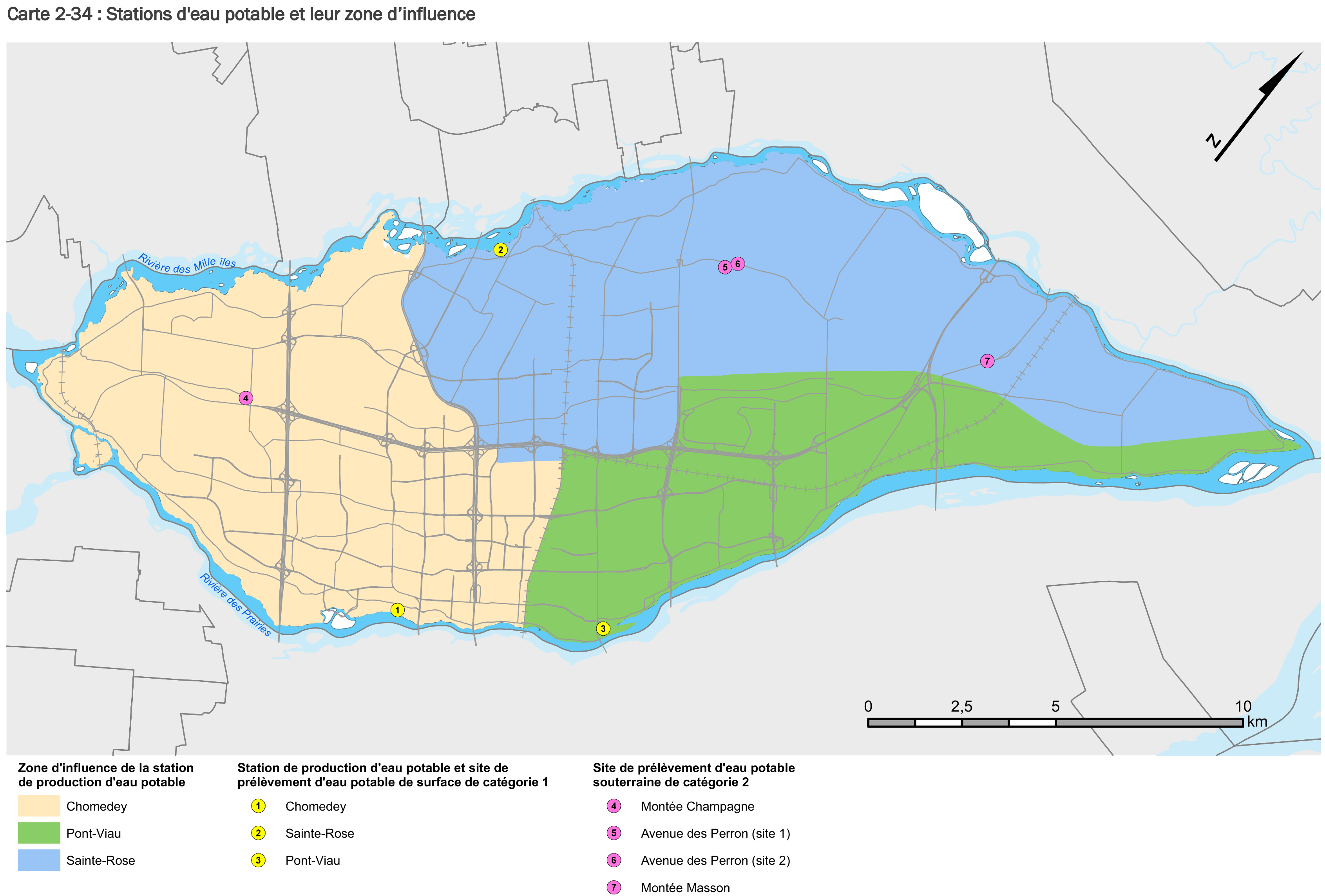
En 2014, les stations d'eau potable ont traité environ 210 300 m³/jour. Celle de Chomedey a traité la majeure partie de l'eau potable de l'île, soit plus de 50 % (106 000 m³/jour), suivie de celle de Pont Viau (57 500 m³/jour) et de celle de Sainte-Rose (46 200 m³/jour). Les stations d'eau potable et leurs zones d'influence sont illustrées à la carte 2-34. Cinq cent quinze (515) propriétés lavalloises s'approvisionnent pour leur part en eau potable au moyen de puits, ce qui totalise 0,3 % des foyers du territoire. De ce nombre, plus de 300 se retrouvent dans les secteurs ruraux d'Auteuil et de Sainte-Dorothée.

La Ville compte trois sites de prélèvement d'eau potable de surface de catégorie 1, soit ceux situés aux stations d'eau potable. Il y a également trois sites de prélèvement d'eau de surface pour l'irrigation des clubs de golf Islesmere, St-François et Laval-sur-le-Lac mais ces prises d'eau ne sont pas destinées à l'usage d'eau potable. Finalement, la Ville compte quatre sites de prélèvement d'eau potable souterraine de catégorie 2, soit deux sites dans le secteur localisé au 3722 à 3760, avenue des Perron, un site au 1500, montée Champagne et un site dans le secteur desservant le 2725 à 2765, montée Masson. Ces sites sont illustrés à la carte 2-34.

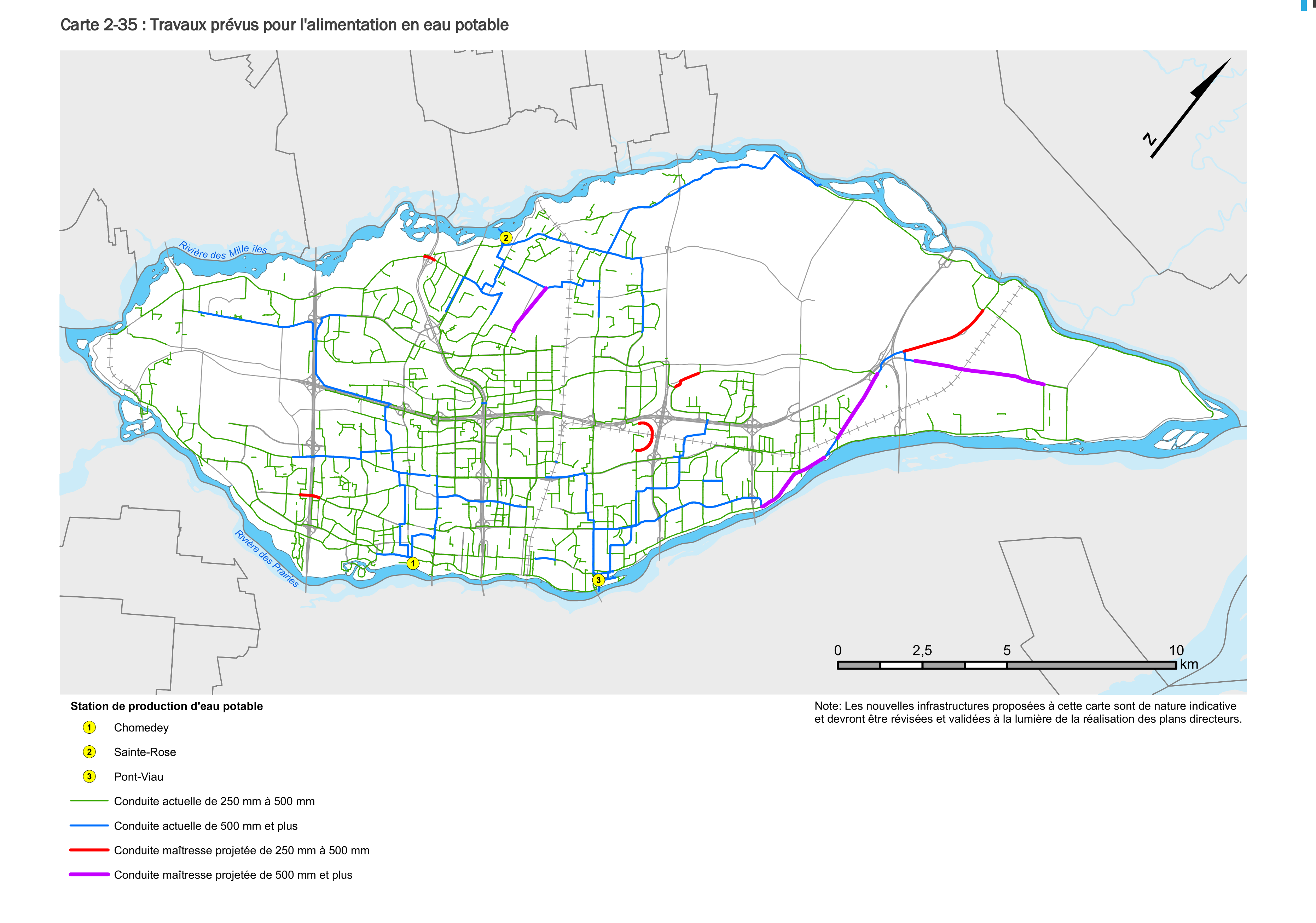
Une fois captée par les stations, cette eau brute passe par une série de filières de traitement pour être ensuite pompée à haute pression dans le réseau d'aqueduc. Ce réseau, dont les conduites ont un diamètre variant entre 150 mm et 1 200 mm, s'étend sur près de 1 600 kilomètres. La consommation d'eau annuelle d'un lavallois s'élève à environ 510 litres/ jour, ou à 276 litres/jour si nous n'isolons que le secteur résidentiel.

Afin d'optimiser son usage de l'eau et de répondre aux exigences du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) Laval s'est doté en 2012 de la Stratégie lavalloise d'économie d'eau. Cette dernière a pour objectif de diminuer de 20 % la consommation d'eau sur l'ensemble du territoire lavallois. C'est notamment par l'installation de compteurs d'eau dans les industries, commerces et institutions et au moyen de campagnes de sensibilisation et d'audits dans le secteur résidentiel que la Ville souhaite arriver à ses fins. Laval s'illustre à l'échelle nationale quant à la qualité de son eau produite. Membre du Programme d'excellence en eau potable (PEXEP) depuis 2001, elle s'est vue remettre à maintes reprises des mentions honorifiques, dont celle d'une eau «5 étoiles ». Les critères établis par ce programme sont la qualité supérieure de l'eau produite par rapport à la réglementation en vigueur, la constance de production, ainsi que les efforts soutenus pour l'amélioration continue des procédés et de leurs opérations. Les efforts qui seront consentis afin d'améliorer le réseau d'alimentation en eau potable sont illustrés à la carte 2-35. Les travaux illustrés sur cette carte sont à titre indicatif puisque qu'ils sont susceptibles d'être révisés et modifiés suite à la réalisation des plans directeurs des infrastructures en eau potable.

Carte 2-34 : Stations d'eau potable et leur zone d'influence



Carte 2-35 : Travaux prévus pour l'alimentation en eau potable



Station de production d'eau potable

1 Chomedey
2 Sainte-Rose
3 Pont-Viau

Conduite actuelle de 250 mm à 500 mm
Conduite actuelle de 500 mm et plus
Conduite maîtresse projetée de 250 mm à 500 mm
Conduite maîtresse projetée de 500 mm et plus

Note: Les nouvelles infrastructures proposées à cette carte sont de nature indicative et devront être révisées et validées à la lumière de la réalisation des plans directeurs.

Le traitement des eaux usées

La saine gestion des eaux usées est vitale pour préserver l'environnement, et Laval possède toutes les installations nécessaires pour les traiter selon les exigences réglementaires environnementales en vigueur. Après avoir servi à leurs divers usages, les eaux usées prennent le chemin des égouts. Plus précisément, les égouts sont composés de trois différents types de réseaux (voir la carte 2-36) :

- Réseau unitaire (16 %) : récupération des eaux sanitaires et pluviales ;
- Réseau pseudo-séparatif (28 %) : récupération des eaux sanitaires ainsi que des eaux de pluie acheminée par les toits et les drains de fondation ;
- Réseau séparatif (56 %) : récupération les eaux sanitaires uniquement.

Près de 3 000 adresses ne sont toutefois pas desservis par le réseau d'égout municipal, mais plutôt par des installations septiques individuelles. 70 % de ces résidences se trouvent en milieu rural. Pour le reste, les eaux usées qui circulent dans ces conduits (plus de 120 millions de m³ d'eau annuellement) sont ensuite acheminées dans l'une des trois stations d'épuration (voir la carte 2-37) :

- Station La Pinière, qui traite plus de 75 % des eaux usées de l'île, ce que correspond à 254 000 m³ d'eau/jour;
- Station Auteuil, qui traite 38 000 m³ d'eau/jour ;
- Station Fabreville, qui traite 45 000 m³ d'eau/jour.

La station La Pinière rejette ses eaux traitées dans la rivière des Prairies alors que les stations de Fabreville et Auteuil retournent les leurs dans la rivière des Mille Iles. Chaque été depuis 2002, la Ville de Laval mandate l'organisme Éco-Nature pour effectuer une campagne d'échantillonnage d'eau de ses rives. Entre juillet et août, près de 500 échantillons sont prélevés à une trentaine de points en rive répartis également sur la rivière des Prairies et la rivière des Mille Îles. Ces résultats sont toujours disponibles au public sur le site Internet de la Ville[90].

La collecte des eaux est toutefois majoritairement unitaire de par la présence d'importants intercepteurs unitaires recevant les eaux pluviales et sanitaires. Comme les pluies génèrent des apports d'eau importants dans le réseau d'égout, il arrive que la saturation du réseau soit atteinte. Ainsi, pour protéger les résidences, les eaux acheminées dans les réseaux d'interception doivent obligatoirement être évacuées. C'est pour cette raison que des points de surverses ont été prévus à certains endroits afin de permettre à l'eau qui circule dans ces conduites d'être évacuée directement vers un cours d'eau advenant la surcharge du réseau. Pour chacun des points de surverse, le gouvernement du Québec a établi une période durant laquelle la Ville doit respecter un maximum d'évènements. À Laval, les effets des surverses se font sentir également sur la qualité des cours d'eau intérieurs.

Le développement du territoire, le vieillissement des installations, la prise en compte du Règlement sur les ouvrages d'assainissement des eaux usées (RLRQ, c. Q-2, r. 34.1) découlant de la Stratégie pancanadienne pour la gestion des effluents d'eaux usées municipales du gouvernement fédéral et le resserrement des exigences relatives au contrôle des surverses en temps de pluie rendront nécessaires des interventions majeures sur le réseau d'égout au cours de la prochaine décennie. Celles-ci incluent également une saine gestion des eaux pluviales par la mise en place de pratiques de gestion optimale. La réduction des surverses en temps d'orage constitue également l'objectif à long terme de la stratégie pancanadienne. Plusieurs études devront ainsi être réalisées afin de préciser l'état de la situation et de planifier les interventions requises en fonction des contraintes à court, moyen et long termes. À ce sujet, en date de 2017, la Ville poursuit le processus de révision de la totalité des plans directeurs des réseaux d'aqueduc et d'égout sur l'ensemble du territoire incluant la modélisation de l'ensemble des réseaux d'égout et d'aqueduc. La Ville de Laval a d'ailleurs entamé

---

[90] http://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/qualite-eau-des-rivieres.aspx

les travaux nécessaires de mise à niveau des réseaux aux normes en vigueur[91]. Ces travaux auront des effets positifs sur l'aménagement du territoire, dans le redéveloppement des quartiers existants et la mise en place de projets structurants. La gestion des surverses est un enjeu prioritaire pour la Ville et dorénavant, cet élément est intégré dans les analyses territoriales. Il s'agit également pour la Ville d'une opportunité d'innovation au niveau de la gestion des eaux pluviales.

La carte 2-38 illustre des interventions requises. Toutefois, les nouvelles infrastructures proposées à cette carte sont de nature indicative et devront être révisées et validées à la lumière des recommandations qui découleront de la mise à jour des plans directeurs des infrastructures d'égouts.



Station d'eau potable - Pont-Viau

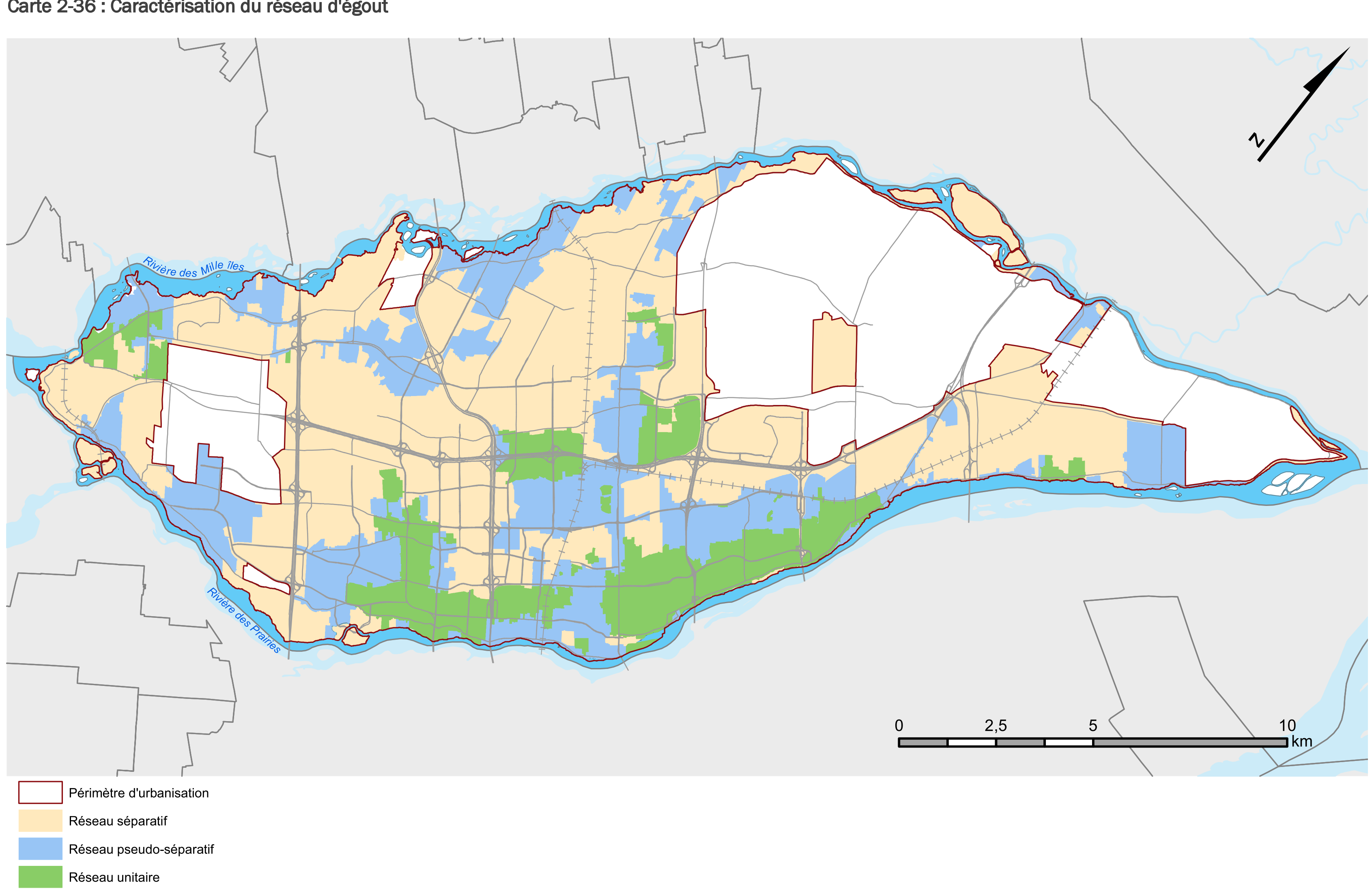


Station de traitement des eaux usées - Auteuil

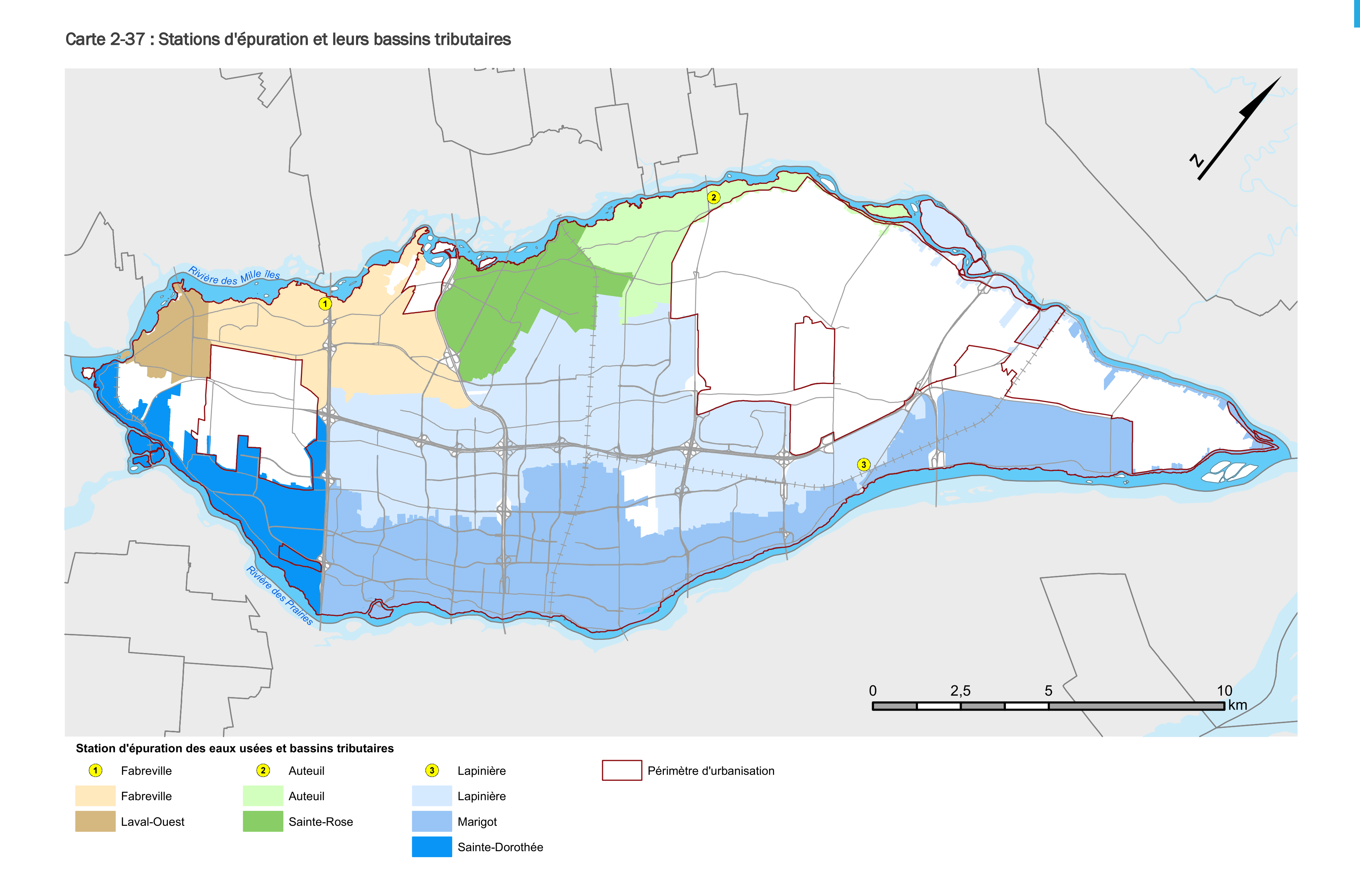


91 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU QUÉBEC du Québec, *Bilan annuel de performance des stations La Pinière, Fabreville et Sainte-Rose Auteuil, Territoires, Suivi des ouvrages municipaux d'assainissement des eaux*, 2013.

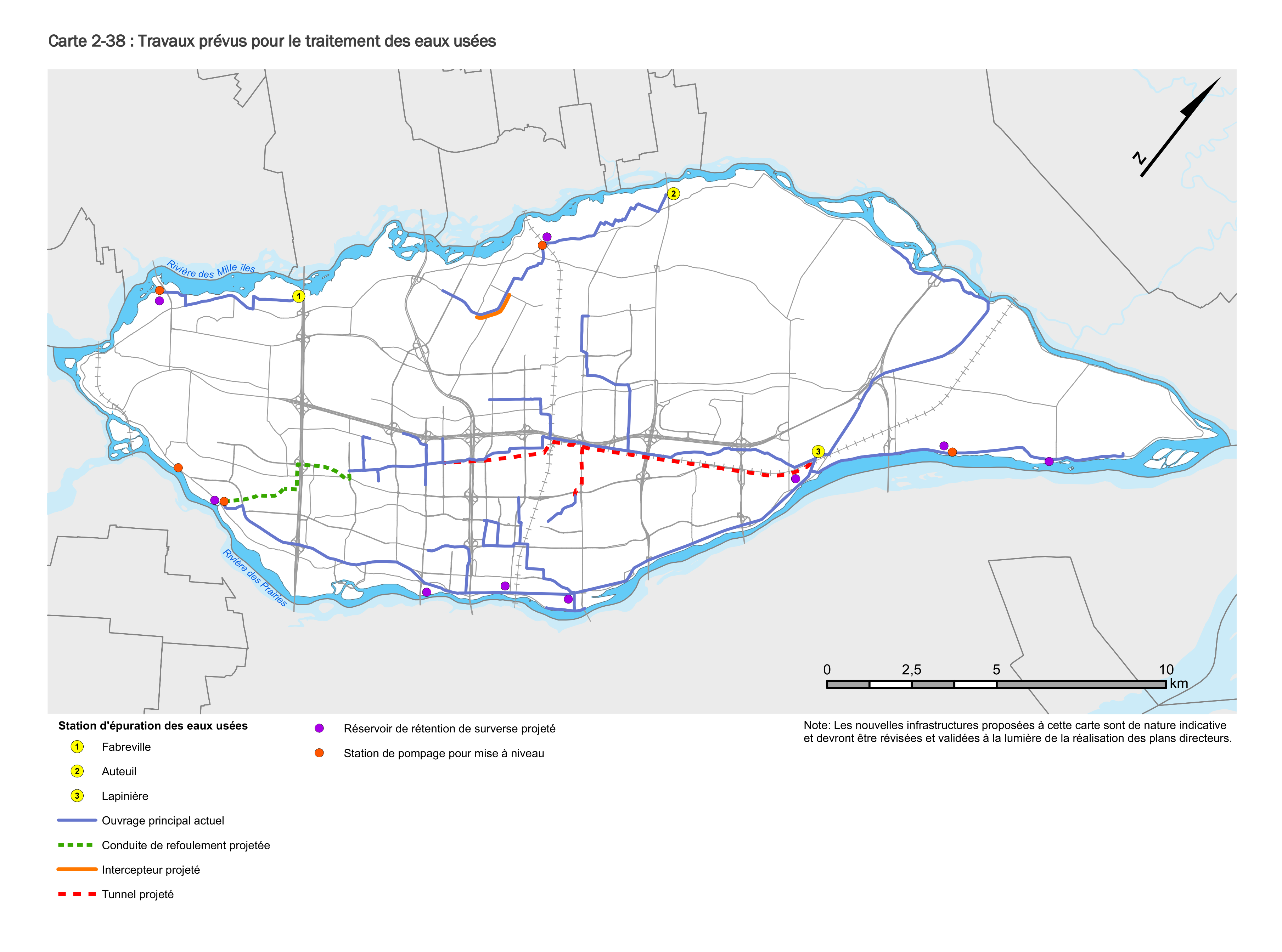
Carte 2-36 : Caractérisation du réseau d'égout



Carte 2-37 : Stations d'épuration et leurs bassins tributaires



Carte 2-38 : Travaux prévus pour le traitement des eaux usées



La gestion des matières résiduelles

La gestion des matières résiduelles de l'ensemble des résidences du territoire et de certaines petites industries, commerces et institutions (ICI) est assurée par la Ville, qui transporte les ordures ménagères au lieu d'enfouissement technique (LET) du Complexe Enviro Progressive, à Terrebonne. La collecte des matières résiduelles auprès des grandes ICI est prise en charge par des entreprises privées embauchées directement par les ICI.

En 2013, 141 733 tonnes d'ordures ménagères ont été collectées sur le territoire lavallois, soit 340 kg par habitant. Les citoyens lavallois génèrent des quantités importantes d'ordures destinées à l'enfouissement. À titre de comparaison, la même année, les citoyens de Longueuil ont envoyé à l'enfouissement 298 kg d'ordures par habitant et ceux de Montréal 284 kg, alors que les résidents de Gatineau, où la collecte des matières organiques a été implantée sur l'ensemble du territoire, ont généré 221 kg[92].

Les matières recyclables, sont acheminées hors du territoire lavallois, au centre de tri de Rebuts Solides Canadiens à Montréal. La majorité des services de gestion des matières résiduelles sont assurés par des entreprises privées sous contrat avec la Ville. Laval a récemment étendu la collecte sélective des matières recyclables à l'ensemble des résidences, aux écoles et garderies, aux organismes et petites ICI, ainsi qu'à plusieurs parcs urbains et à la voie publique du centre-ville. Le taux de récupération des matières recyclables produites a ainsi atteint 64 % en 2011 (voir figure 2-21).

Figure 2-21 : Évolution du taux de récupération des matières recyclables, 2000-2011

Source : Ville de Laval, 2012. *Projet de plan de gestion des matières résiduelles*, 38 p.

La collecte sélective des matières organiques (collecte à trois voies) est implantée dans le quartier Champfleury et certains secteurs de Chomedey et de Laval-des-Rapides, pour un total de 7 000 ménages. La collecte s'effectue une semaine sur deux en hiver et chaque semaine en été. Les matières organiques ainsi ramassées sont compostées pour être en partie redistribuées aux citoyens ou utilisées par la Ville. Les matières compostables sont acheminées en partie au site de compostage municipal situé au 4026 boul. Dagenais ouest et en partie à un site situé à l'extérieur de Laval, soit Mironor à Lachute.

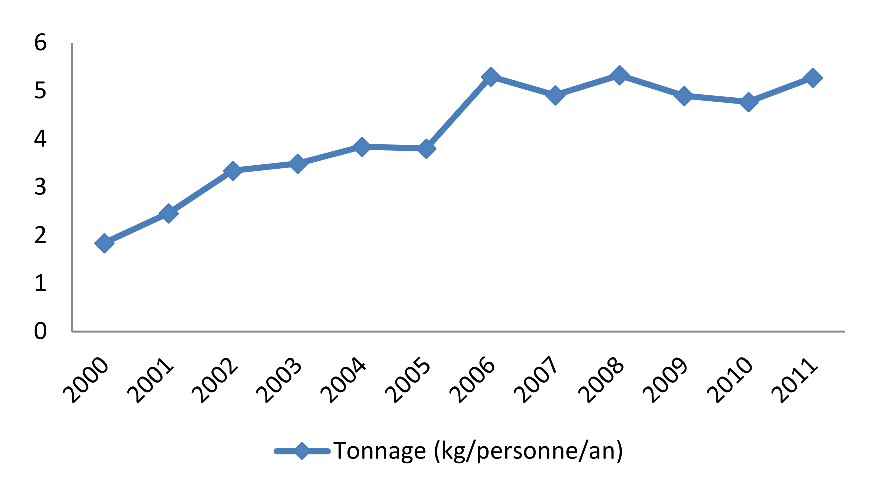
La collecte des feuilles mortes est également réalisée sur l'ensemble du territoire de la mi-octobre à la mi-novembre, soit de porte en porte en même temps que la collecte des matières recyclables, soit en dépôt volontaire, dans une dizaine de sites. Les feuilles sont remises aux agriculteurs lavallois, qui se chargent de les composter pour ensuite enrichir leurs

---

[92] Données d'élimination des matières résiduelles (2013), MDDELCC.

terres. En 2014, 2 206 tonnes de feuilles mortes ont ainsi été détournées de l'enfouissement. Par ailleurs, en janvier, les sapins de Noël sont également récupérés et transformés en copeaux de bois. Depuis 2006, la quantité de matières organiques récupérées ne cesse d'augmenter (voir la figure 2-22). En 2014, on estimait la quantité de matières compostables détournées de l'enfouissement à 2 500 tonnes.

Figure 2-22 : Collecte des matières organiques : évolution du tonnage, 2000-2011



Source : Ville de Laval, 2012. *Projet de plan de gestion des matières résiduelles*, 38 p.

Par son Projet de plan de gestion des matières résiduelles[93], Laval a l'ambition de valoriser 57 % de ses matières résiduelles à l'horizon 2017. L'atteinte de cet objectif suppose l'implantation d'un centre de biométhanisation d'une capacité annuelle de 65 000 tonnes et d'un centre de compostage d'une capacité de 50 000 tonnes. Cet objectif s'inscrit dans la continuité du Projet de plan métropolitain de gestion des matières résiduelles 2015-2020[94], qui propose une hausse de la performance du recyclage et de la valorisation des matières organiques dans les prochaines années. Enfin, depuis 2013, les tonnages de déchets et de recyclage sont à la baisse dans toute la région. De nombreuses raisons peuvent expliquer cette situation, notamment l'écoconception des emballages et des contenants, qui permet de réduire le volume et le tonnage des produits qui sont collectés (par exemple, le poids d'une bouteille d'eau est passé de 22 à 13 grammes).

2.3.7.2 ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ PUBLIQUE

Service de police

Le territoire de Laval est présentement desservi par un quartier général, un poste de gendarmerie et six postes de police de quartier (voir la carte 2-39).

En 2014, les infractions criminelles signalées sur le territoire lavallois ont diminué de 2 % par rapport à l'année précédente : 17 353 infractions ont été rapportées au total, comparativement à 17 666 en 2013. Toutefois, les crimes contre la personne ont connu une hausse de 10 % en 2014 (4 426 crimes signalés) par rapport à l'année précédente.

Le tableau 2-45 présente la variation des principales catégories d'infractions criminelles sur le territoire lavallois entre 2010 et 2014. Les infractions contre la propriété et les infractions au Code criminel sont les seules catégories à avoir connu une diminution dans cette période.

---

[93] VILLE DE LAVAL, *Projet de plan de gestion des matières résiduelles*, 2012, 38 p.

[94] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Projet de plan métropolitain de gestion des matières résiduelles*, 2015, 156 p.

Tableau 2-45 : Variation des principales catégories d'infractions criminelles, Laval, 2010 et 2014

CATÉGORIES D'INFRACTIONS	2010	2014	VARIATION 2010-2014
Infractions contre la personne	3 629	4 505	24,1 %
Infractions contre la propriété	11 658	9 186	-21,2 %
Infractions aux lois provinciales	213	234	9,8 %
Infractions aux lois fédérales	1 104	1 308	18,5 %
Autres infractions au Code criminel	1 894	1 637	-13,6 %

Source : Service de police de Laval, *Rapport d'activité 2014,* 2014, 15 p.

Les infractions relatives à la sécurité routière, quant à elles, regroupaient en 2014 :

- 5 636 accidents routiers, soit une diminution de 5,3 % comparativement à 2010 ;
- 589 infractions liées à la conduite de véhicules à moteur (conduite avec capacités affaiblies, délit de fuite, conduite dangereuse, etc.), soit une augmentation de 27,5 % comparativement à 2010 ;
- 114 000 constats d'infraction (stationnement, Code de la sécurité routière, règlement municipal, etc.), soit une diminution de 17 % comparativement à 2010.

En 2014, le Service de police a également été appelé à intervenir auprès d'individus présentant des problèmes de santé mentale en moyenne quatre fois par jour à Laval, soit près de sept fois plus souvent qu'en 2010.

Service de sécurité incendie

Neuf casernes de pompiers couvrent actuellement le territoire lavallois, dont la nouvelle caserne numéro 2 dans le quartier Chomedey, qui remplace l'ancienne caserne jouxtant l'hôtel de ville (voir la carte 2-39). Cette caserne étant la plus sollicitée, elle nécessitait des espaces supplémentaires pour répondre adéquatement aux besoins actuels et à venir du quartier.

En 2014, le Service de sécurité incendie a été sollicité lors de 5 450 appels, comparativement à une moyenne annuelle de 5 531 appels entre 2002 et 2014. En 2014, 240 incendies de bâtiment ont nécessité l'intervention des pompiers, soit une diminution de 23 % par rapport à 2006. Les pertes matérielles totales ont été estimées à 14,4 millions de dollars en 2014, comparativement à 15,1 millions en 2006[95]. Parmi les principales causes probables des incendies pour tous les bâtiments ayant subi des dommages, on trouve les défaillances ou défectuosités électriques ou mécaniques et l'utilisation inadéquate du matériau enflammé (huile de cuisson, etc.).

Par ailleurs, comme l'exige la Loi sur la sécurité incendie (RLRQ, c. S-3.4), la Ville de Laval a adopté en juillet 2006 son schéma de couverture de risques incendie, qui identifie les risques d'incendie sur l'ensemble du territoire lavallois et prévoit des mesures pour les réduire. Le schéma de couverture de risques incendie a également pour objectif la planification des modalités d'intervention pour assurer une protection optimale des citoyens. Il est accompagné d'un plan d'action qui s'arrime aux orientations et aux objectifs du ministère de la Sécurité publique en matière de sécurité incendie. La desserte problématique de l'est et de l'ouest du territoire (Saint-François et Laval-Ouest) constitue l'un des principaux risques identifiés ; en l'améliorant, on améliorerait la couverture du territoire et la force d'intervention selon les exigences de la Loi sur la sécurité incendie (RLRQ, c. S-3.4). En parallèle, la croissance continue de la population et du patrimoine bâti représente un enjeu important. En 2016, 166 bâtiments de six étages et plus ont été identifiés sur le territoire (voir la carte 2-44), soit 95 de plus qu'en 2006[96], traduisant une importante densification du territoire.

[95] SERVICE DE SÉCURITÉ INCENDIE DE LAVAL, *Rapport annuel 2014*, 2014, 49 p.

[96] Ces données ont été produites en date du 5 février 2016 par le Service de l'urbanisme de la Ville de Laval, à partir des données du rôle d'évaluation et de la banque d'informations relatives aux permis émis et à émettre.

Répondre à un appel pour un incendie dans ce type d'immeubles nécessite la mobilisation de plusieurs pompiers. Ainsi, la construction de plus en plus fréquente de bâtiments plus hauts, mais aussi l'augmentation du nombre de bâtiments dans les parcs industriels ont un impact direct sur les effectifs et la modernisation des équipements nécessaires pour assurer la sécurité des biens et des personnes.

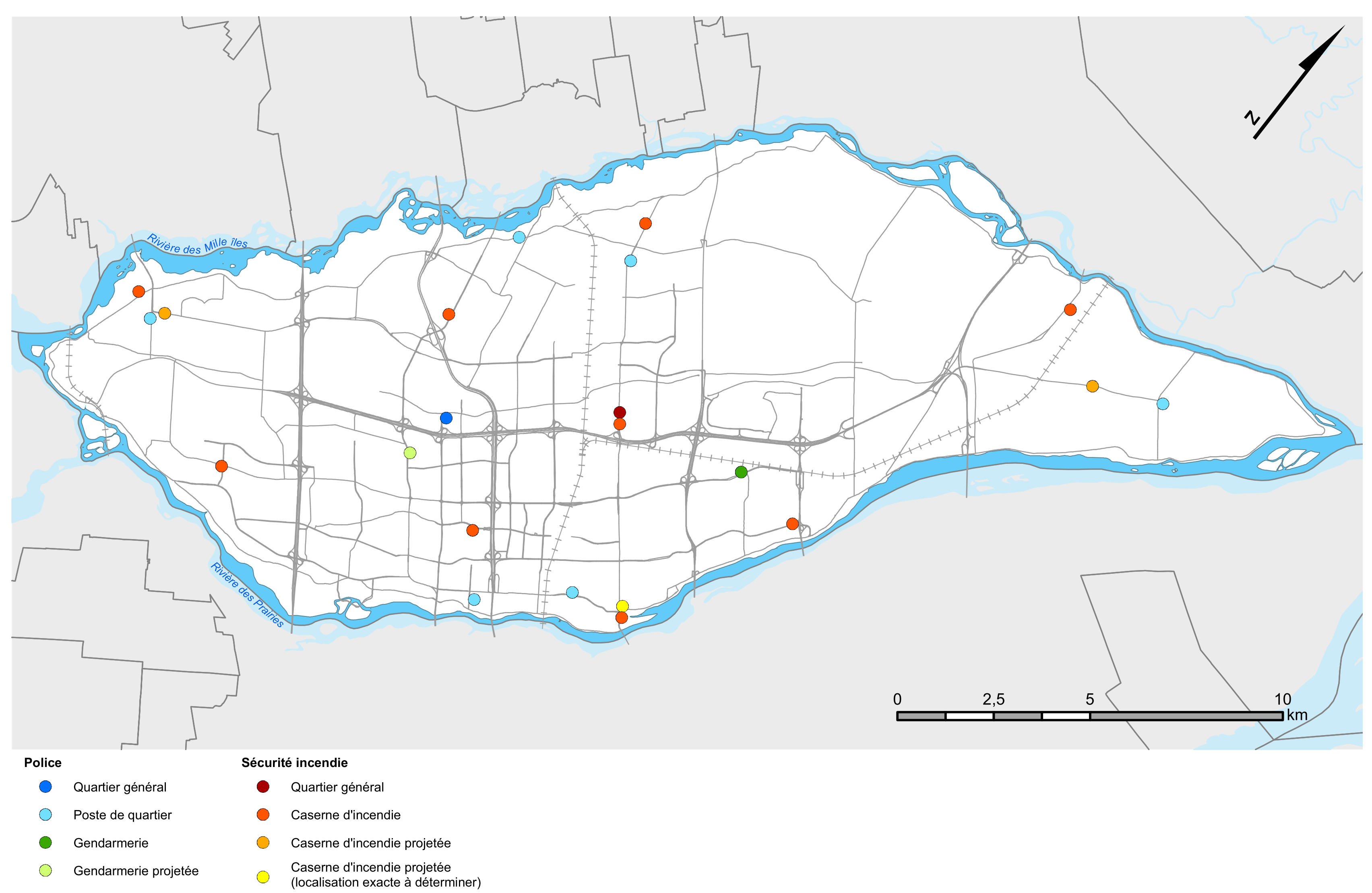
Ce premier schéma de couverture de risques incendie a été révisé pour 2015-2019. La nouvelle version a été attestée par le ministre de la Sécurité publique le 12 août 2015 et est entré en vigueur le 17 novembre 2015. De plus, la Ville travaille présentement à l'élaboration de différents scénarios pour l'implantation d'un service de premiers répondants sur le territoire lavallois.






Services de sécurité incendie et de police

Carte 2-39 : Équipements de sécurité publique et de sécurité incendie



2.3.7.3 ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ

En matière de santé, la planification des équipements et de l'offre de services doit être faite en lien avec les besoins actuels et projetés de la population, de manière à ce que leur répartition sur le territoire soit adéquate.

Le réseau de la santé

Le centre intégré de santé et de services sociaux

Depuis le 1er avril 2015, le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de Laval regroupe l'ensemble des établissements publics de services de santé et de services sociaux du territoire. Il rassemble environ 9 000 employés et les installations suivantes :

- l'Hôpital de la Cité-de-la-Santé, comprenant le centre intégré de cancérologie ;
- le centre ambulatoire régional ;
- quatre centres locaux de services communautaires (CLSC) (des Mille-Îles, du Ruisseau-Papineau, du Marigot, de Sainte-Rose-de-Laval) répartis dans sept (7) établissements ;
- cinq centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD) ;
- le Centre intégré de services de première ligne de l'ouest de l'île.

Les CLSC ont pour mission d'offrir des services de santé et des services sociaux de première ligne à la population qu'ils desservent. Le CLSC de Sainte-Rose-de-Laval est le seul qui possède un service d'imagerie médicale et qui offre une urgence de première ligne.

Les CHSLD, quant à eux, ont pour mission d'offrir des services d'hébergement, d'assistance, de soutien et de surveillance ainsi que des services de réadaptation, psychosociaux, infirmiers, pharmaceutiques et médicaux aux adultes qui subissent une perte d'autonomie fonctionnelle ou psychosociale.

Le Centre intégré de services de première ligne de l'ouest de l'île, inauguré en 2011, offre plusieurs services. Outre le soutien aux médecins généralistes de trois groupes de médecins de famille, il assure la prise en charge de clientèles vulnérables souffrant de maladies chroniques ou de problèmes de santé mentale. Il propose également des services directs à la population, avec un centre de prélèvements et un service de vaccination pour les 0-4 ans.

Le réseau sociosanitaire de Laval comprend aussi un centre hospitalier voué à la réadaptation (Hôpital juif de réadaptation), des CHSLD privés conventionnés et non conventionnés, un centre jeunesse, un centre de réadaptation en déficience intellectuelle et en troubles envahissants du développement (CRDITED) et des cliniques médicales.

Les installations de santé d'intérêt métropolitain

Laval compte deux installations de santé d'intérêt métropolitain[97] : l'Hôpital de la Cité-de-la-Santé de Laval et l'Hôpital juif de réadaptation (voir la carte 2-40 et l'annexe 7). Seule la Cité-de-la-Santé de Laval possède une urgence de type hospitalier.

Hôpital de la Cité-de-la-Santé

L'Hôpital de la Cité-de-la-Santé de Laval est un hôpital de soins de courte durée. Les principaux services offerts sont la médecine générale et spécialisée, la chirurgie, la psychiatrie, l'obstétrique et la pédiatrie. L'hôpital a aussi pour mission

---

[97] Selon le PMAD, les installations de santé d'intérêt métropolitain sont les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités.

d'offrir un lieu d'enseignement universitaire en médecine familiale, en soins infirmiers, en pharmacie, en réadaptation, en service social et en psychologie. Il est affilié à l'Université de Montréal.

Le bassin de desserte de l'Hôpital de la Cité-de-la-Santé a quasiment doublé depuis le début des années 1990, passant de 140 000 patients en 1991 à près de 265 000 en 2010[98]. En 2013-2014, il y a eu 38 622 hospitalisations (incluant les soins physiques et psychiatriques), soit 27 216 hospitalisations de courte durée et 11 406 chirurgies d'un jour. La durée moyenne de séjour pour une hospitalisation de courte durée était de 7,1 jours. À titre indicatif, il y a 15 ans (1998-1999), on comptait 12 786 hospitalisations de courte durée par année, et la durée moyenne de séjour était de 9,5 jours. En 2013-2014, près de 35 % de la clientèle de l'Hôpital de la Cité-de-la-Santé provenait des régions voisines pour les hospitalisations de courte durée, comparativement à moins de 18 % pour l'Hôpital juif de réadaptation (voir le tableau 2-46).

Tableau 2-46 : Répartition des hospitalisations dans les établissements lavallois selon la région de résidence de la clientèle (en %), 2013-2014

HOSPITALISATION	LAVAL	MONTRÉAL (agglomération)	LANAUDIÈRE	LAURENTIDES	AUTRES RÉGIONS
Hôpital de la Cité-de-la-Santé					
Courte durée	**65,4**	6,5	10,9	15,8	1,3
Chirurgie d'un jour	**56,3**	7,1	14,2	20,3	2,1
Hôpital juif de réadaptation					
Courte durée	**82,7**	9,8	2,0	5,3	0,2

Source : Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, *MED-ÉCHO 2013-2014.*

Hôpital juif de réadaptation

L'Hôpital juif de réadaptation est un centre hospitalier de soins de courte durée spécialisé dans la réadaptation des personnes atteintes d'une déficience physique. Il offre ses services à une clientèle nécessitant un séjour hospitalier ou des services de type ambulatoire. Il est affilié à l'Université McGill.

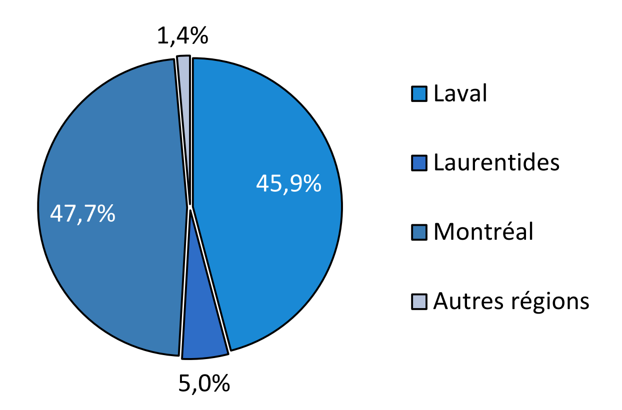
La clientèle hospitalisée à l'Hôpital juif de réadaptation est plus âgée que celle qui est hospitalisée à la Cité-de-la-Santé : en 2013-2014, la moyenne d'âge des patients était de 73,2 ans.

La rétention sur le territoire des Lavallois hospitalisés

Au cours des dernières années, le nombre de Lavallois vivant une hospitalisation de courte durée ou une chirurgie d'un jour dans un établissement de santé à Laval a connu une augmentation. En effet, le taux de rétention, qui était de 42,7 % en 1998-1999, a atteint 45,9 % en 2013-2014. Montréal accueille toutefois encore un grand nombre de Lavallois qui doivent être hospitalisés (47,7 %), alors que les centres hospitaliers des Laurentides en reçoivent une faible proportion (5 %) (voir la figure 2-23).

[98] MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DU QUÉBEC, *Info-Bassins*, n° 14, 2011, 16 p.

Figure 2-23 : Lieux d'hospitalisation d'un jour des Lavallois, 2013-2014



Source : Centre intégré de santé et de services sociaux de Laval, 2015. *Portrait populationnel et enjeux liés aux services de santé à Laval*, 13 p.

La proportion de Lavallois hospitalisés à Laval varie grandement selon leur lieu de résidence. Par exemple, elle est nettement plus élevée pour les résidents des secteurs d'Auteuil et de Vimont (60,1 %) que pour ceux de Chomedey (31,5 %) ou de l'ouest de Laval (34,2 %) (voir le tableau 2-47).

Tableau 2-47 : Taux de rétention par quartier, Laval, 2013-2014

QUARTIERS	TAUX DE RÉTENTION (en %)
Duvernay, Saint-François, Saint-Vincent-de-Paul	54,1
Pont-Viau, Renaud-Coursol, Laval-des-Rapides	54
Chomedey	31,5
Sainte-Dorothée, Laval-Ouest, Les Îles-Laval, Fabreville-Ouest, Laval-sur-le-Lac	34,2
Fabreville-Est, Sainte-Rose	46,9
Vimont, Auteuil	60,1

Source : Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, *MED-ÉCHO 2013-2014.*

En 2013-2014, l'Hôpital du Sacré-Cœur a accueilli 12,5 % des hospitalisations de Lavallois à Montréal. Parmi les résidents du quartier de Chomedey, la proportion des hospitalisations de courte durée ayant eu lieu à l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal a atteint 28,3 %.

L'estimation des besoins

La pression exercée sur les services hospitaliers de courte durée augmentera au cours des années, et l'accroissement de la population jumelée à son vieillissement entraînera une forte demande pour des lits hospitaliers de courte durée, alors que le nombre de lits est actuellement insuffisant.

En effet, la région de Laval est parmi les plus déficitaires en matière de lits de courte et de longue durée. En 2010, la région présentait un ratio de 1,1 lit de courte durée par tranche de 1 000 habitants. En 2014, le taux d'hébergement en CHSLD était de 2,4 lits par tranche de 100 personnes âgées de 65 ans et plus. Ce taux est inférieur au taux d'hébergement ciblé par le ministère de la Santé et des Services sociaux, qui se situe à 2,8 lits. Le déficit s'élève donc à environ 270 lits sur le territoire lavallois, et sera appelé à croître de manière générale si aucune action n'est entreprise quant aux projections et aux transformations démographiques prévues. Il est à noter que le plan stratégique 2010-2015 de l'Agence de la santé et des services sociaux de Laval (remplacée par le CISSS de Laval) vise l'ajout de 40 lits en

médecine-chirurgie et de 10 lits en psychiatrie à l'Hôpital de la Cité-de-la-Santé, et l'augmentation du nombre de lits en CHSLD pour réduire le déficit actuel[99].

La croissance démographique, vieillissement et sédentarité

Le rythme rapide d'accroissement de la population lavalloise ainsi que le vieillissement de la population représentent des défis majeurs, qui accentueront la pression sur le système de santé. Entre 2015 et 2036, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus devrait augmenter de 78,2 %, pour s'établir à environ 126 000. Au cours de la même période, les Lavallois de 85 ans et plus verront leur nombre augmenter de 150 %, pour atteindre 24 200 personnes. Le vieillissement engendre une augmentation très importante des maladies chroniques dégénératives et des incapacités qui y sont liées.

Cette pression va aussi s'accentuer en raison de la persistance de comportements nuisibles, qui va de pair avec l'augmentation de la prévalence des maladies chroniques. En 2014, seulement 32 % des adultes lavallois étaient considérés comme actifs, comparativement à 38,4 % des adultes québécois. Cela signifie que plus de deux Lavallois sur trois ne sont pas suffisamment actifs pour en retirer des bénéfices pour leur santé.

Étant donné des habitudes de vie moins saines, plus de la moitié des adultes lavallois présentent un surplus de poids (52,4 %, comparativement à 50,5 % dans l'ensemble du Québec), et une personne sur trois souffre d'embonpoint. La proportion d'adultes obèses atteint à Laval 18,7 %, comparativement à une moyenne provinciale de 17,1 %.

De plus, il faut garder en tête que les écarts de revenu engendrent des inégalités sur le plan de la santé, les personnes qui bénéficient de meilleures conditions de vie jouissant aussi d'un meilleur état de santé. En 2010, 12,8 % des Lavallois vivaient sous le seuil de faible revenu.

Une liste des établissements du réseau de la santé et des services sociaux de Laval est jointe à l'annexe 4.



Hôpital de la Cité-de-la-Santé

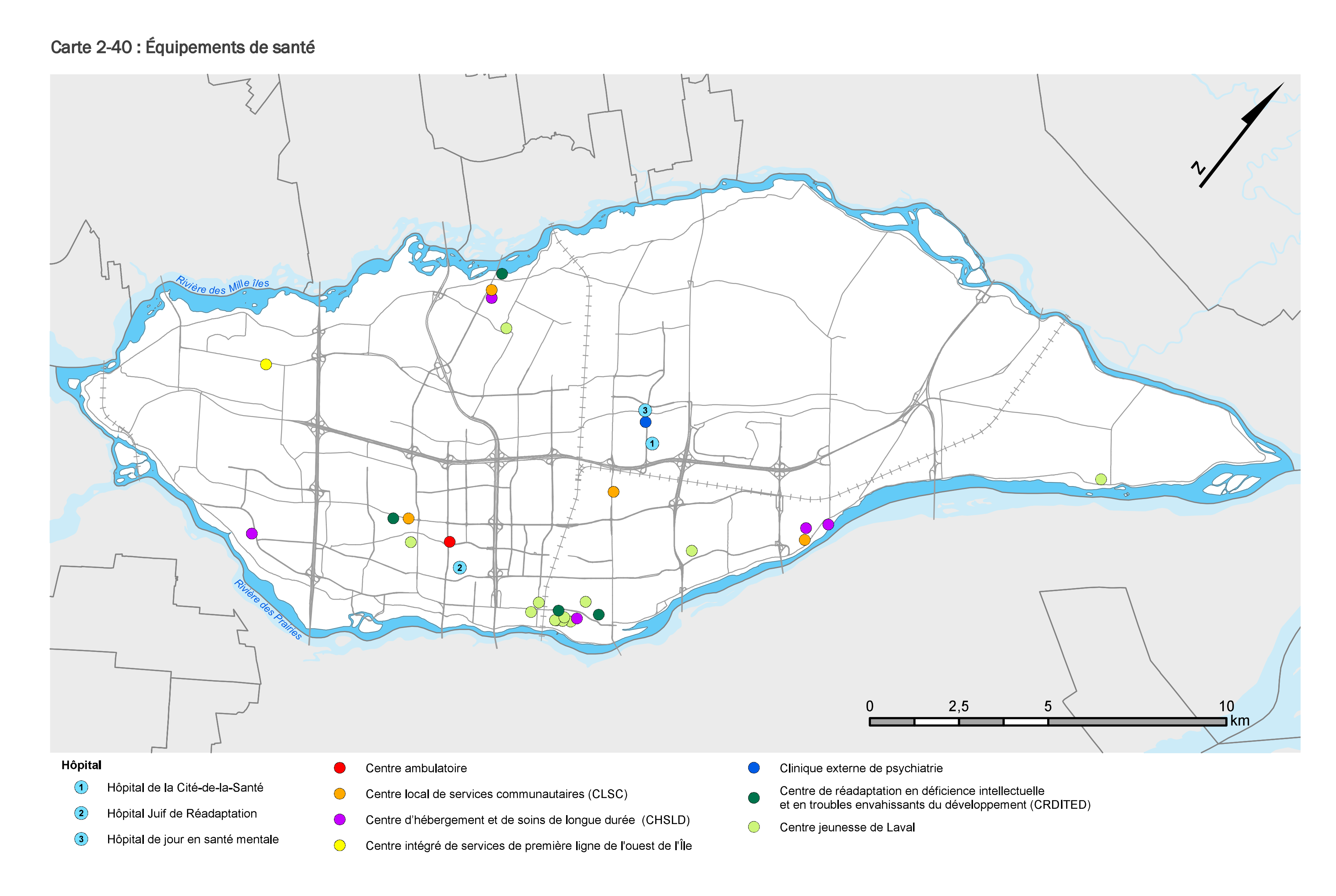


Centre hospitalier ambulatoire de Laval (CHARL)

---

[99] AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LAVAL. *Plan stratégique 2010/2015* « Horizon 2015… une vision à partager », 89 p.

Carte 2-40 : Équipements de santé



2.3.7.4 ÉQUIPEMENTS D'ÉDUCATION

Comme pour les équipements de santé, il importe de prendre en compte l'évolution du profil sociodémographique lors de la planification territoriale si l'on veut planifier adéquatement l'offre en équipements d'éducation sur le territoire.

Les écoles primaires et secondaires

Depuis la réforme gouvernementale mise en place en juillet 1998, le territoire de Laval est couvert par deux commissions scolaires aux niveaux primaire et secondaire : la Commission scolaire de Laval, de langue française (regroupement des territoires de cinq commissions scolaires, en tout ou en partie), et la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier, de langue anglaise, qui couvre également les régions des Laurentides et de Lanaudière. À l'heure actuelle, Laval regroupe 107 établissements publics d'enseignement primaire et secondaire et 11 établissements privés.

En 2015, l'effectif total de la Commission scolaire de Laval était de près de 39 000 élèves. Selon les projections démographiques du ministère de l'Éducation, celle-ci devrait connaître une croissance d'environ 25 % de sa clientèle, ce qui représente 9 700 élèves supplémentaires, entre 2015-2016 et 2029-2030 (niveaux préscolaire, primaire et secondaire). Par conséquent, plusieurs agrandissements et constructions d'écoles primaires et secondaires sont à prévoir, malgré l'ajout de 140 locaux entre 2013 et 2015. La rareté des terrains disponibles pour la construction et l'agrandissement d'écoles ainsi que les coûts élevés d'acquisition sont problématiques.

Pour sa part, la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier desservait une clientèle de plus de 7 000 élèves en 2015 sur le territoire lavallois. Contrairement à la Commission scolaire de Laval, la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier ne devrait pas connaître d'augmentation de sa clientèle d'ici 2029-2030, selon les prévisions démographiques ministérielles. En fait, sa clientèle pourrait même décroître entre 2015-2016 et 2019-2020 dans les secteurs de Sainte-Dorothée et Laval-sur-le-Lac et celui d'Auteuil, Saint-François, Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Vimont, de 4,8 % et de 11,1 % respectivement. Seul le secteur de Laval-Ouest, Fabreville et Sainte-Rose devrait afficher une augmentation pour la même période, de 13,4 % (environ 170 élèves).

La planification de la localisation des établissements scolaires appartient aux commissions scolaires. La Ville de Laval reçoit leurs demandes et les accompagne ensuite dans la planification et la réalisation de leurs projets dans les domaines relevant de sa compétence dont la conformité à la règlementation d'urbanisme et l'ajustement de celle-ci, au besoin.

Les établissements d'enseignement collégial

Au niveau collégial, le Collège Montmorency est le seul établissement public sur le territoire de Laval offrant une formation préuniversitaire et une formation technique dans divers domaines. Au cours des dernières années, sa clientèle a augmenté du côté de la formation technique (passant de 40 % à 60 % de la clientèle totale du collège de 1995 à 2005), grâce notamment à la mise en place de nouveaux programmes et de formules de partenariat avec les entreprises privées (stages, etc.).

Contrairement à la grande majorité des cégeps du Québec, la population étudiante du Collège Montmorency continuera de croître, puisque l'ISQ ne prévoit pas de déclin de la population avant 2026. Le Collège peine actuellement à répondre aux besoins : il est contraint chaque année de refuser des candidats. À cet effet, le Collège a refusé 1 880 personnes à l'automne 2013 (capacité de 5 800 étudiants)100. La question de l'espace et de l'accessibilité sont donc des enjeux importants qui nécessiteront des efforts spécifiques et des solutions adéquates. On compte également trois

---

[100] COLLÈGE MONTMORENCY, *Portrait stratégique 2014/2020*, « Montmorency 2020 : un projet collectif », 2014, p.13.

établissements privés de niveau postsecondaire sur le territoire : le collège CDI (administration, technologies et santé), le Collège de l'immobilier du Québec et le collège Inter-Dec (esthétique, design intérieur et arts numériques).

Les universités

Pour l'enseignement supérieur, la population de Laval est desservie par l'Université du Québec à Montréal (UQAM), l'Institut national de recherche scientifique (INRS) – Institut Armand-Frappier, l'Université de Montréal (UdeM) et l'Université du troisième âge de l'Université de Sherbrooke.

L'UQAM est actuellement installée dans des locaux du collège Montmorency et de l'INRS–Institut Armand-Frappier, et dans des immeubles de bureaux au centre-ville de Laval.

L'INRS–Institut Armand-Frappier se consacre à la recherche et à la formation de deuxième et troisième cycles en santé humaine, animale et environnementale.

L'UdeM bénéficie depuis l'automne 2011 d'un nouveau campus (20 000 m² en phase 1) juste à côté de la station de métro Montmorency. Elle y offre des programmes de formation continue et de formation initiale à temps complet, dont six baccalauréats et six programmes de deuxième cycle dans les domaines des sciences infirmières, de la psychologie, de l'orthophonie, de l'adaptation scolaire et de la psychoéducation.

Les centres de formation

Laval compte également plusieurs centres de formation offrant aux adultes des programmes menant à l'obtention d'un diplôme d'études secondaires (DES) ainsi que plusieurs centres de formation professionnelle offrant des programmes menant à l'obtention d'un diplôme d'études professionnelles (DEP). Certains proposent même des programmes uniques au Québec : l'Institut de protection contre les incendies du Québec, le Centre de formation en métallurgie de Laval, le Centre de formation horticole de Laval, l'École hôtelière de Laval, etc.

Enfin, les installations d'éducation suivantes sont considérées comme étant d'intérêt métropolitain[101] (voir la carte 2-41 et l'annexe 7) :

- INRS–Institut Armand-Frappier ;
- Université de Montréal, campus Laval ;
- Université du Québec à Montréal, campus Laval ;
- Collège Montmorency ;
- Collège CDI ;
- Collège de l'immobilier du Québec ;
- Collège Inter-Dec.

Une liste des établissements du réseau scolaire de Laval est jointe à l'annexe 5.

---

[101] Selon le PMAD, les installations d'éducation d'intérêt métropolitain sont les établissements d'éducation de niveau universitaire incluant leurs écoles affiliées, les établissements d'enseignement collégial incluant les écoles spécialisées, et les conservatoires (voir l'annexe 9 : Installations d'intérêt métropolitain).

Carte 2-41 : Équipements d'éducation supérieure

2.3.7.5 ÉQUIPEMENTS DE SPORTS ET DE LOISIRS

Le territoire lavallois regroupe les équipements de sports et de loisirs suivants (voir la carte 2-42) :

- neuf patinoires intérieures de propriété municipale : Cartier (Laval-des-Rapides), Chomedey (Chomedey), Hartland-Monahan (Laval-Ouest), Lucerne (Vimont), Mike-Bossy (Auteuil), Richard-Trottier (Fabreville), Saint-François (Saint-François), Martin-St-Louis (Sainte-Dorothée) et Yvon-Chartrand (Duvernay), ainsi que quatre glaces intérieures de propriété privée (Colisée, complexe sportif Guimond) et trois patinoires dans la Place Bell en construction (installation sportive et culturelle d'intérêt métropolitaine, voir l'annexe 9) ;
- 79 patinoires extérieures, incluant la patinoire réfrigérée Bleu Blanc Bouge ;
- 21 piscines extérieures ;
- 249 parcs accueillant des installations sportives et de loisirs ;
- sept piscines intérieures, dont trois sont de propriété municipale (centre du Sablon, Val-des-Arbres et Honoré-Mercier).

Dans l'ensemble, le nombre d'équipements est insuffisant pour répondre aux besoins actuels et à venir de la population. À titre d'exemple, le nombre total d'heures de glace actuellement disponibles par usager dans les patinoires intérieures est de 2,35 par semaine. Dans la plupart des municipalités qui se situent en périphérie de Montréal ou qui sont comparables à Laval, ce ratio atteignait plus de trois heures par semaine en 2008 (Longueuil et Gatineau : 3,3 heures ; Sherbrooke et Trois-Rivières : 3,4 heures ; Québec : 3,7 heures). De plus, on compte à Laval un aréna pour 42 087 habitants[102] ; dans 15 municipalités répertoriées au Québec en 2006, ce ratio était de un aréna pour 20 502 habitants.

---

[102] Pour une population de 420 870 personnes en 2014, selon les données de l'Institut de la statistique du Québec.

Le ratio moyen concernant les piscines intérieures à Laval est lui aussi largement inférieur à la moyenne provinciale : une piscine pour 36 871 habitants, contre une pour 27 824 habitants dans l'ensemble du Québec.

Pour remédier à la situation, la Ville élabore actuellement un projet de construction au centre-ville d'un complexe aquatique de trois bassins, d'une capacité d'accueil de 875 baigneurs et jusqu'à 1 200 spectateurs. En plus d'offrir un nouveau lieu de loisirs structurant aux Lavallois, le complexe sera en mesure d'accueillir des compétitions régionales et nationales. De plus, la finalisation de la construction de la Place Bell permettra d'augmenter le nombre d'heures de glace disponibles par usager à Laval.

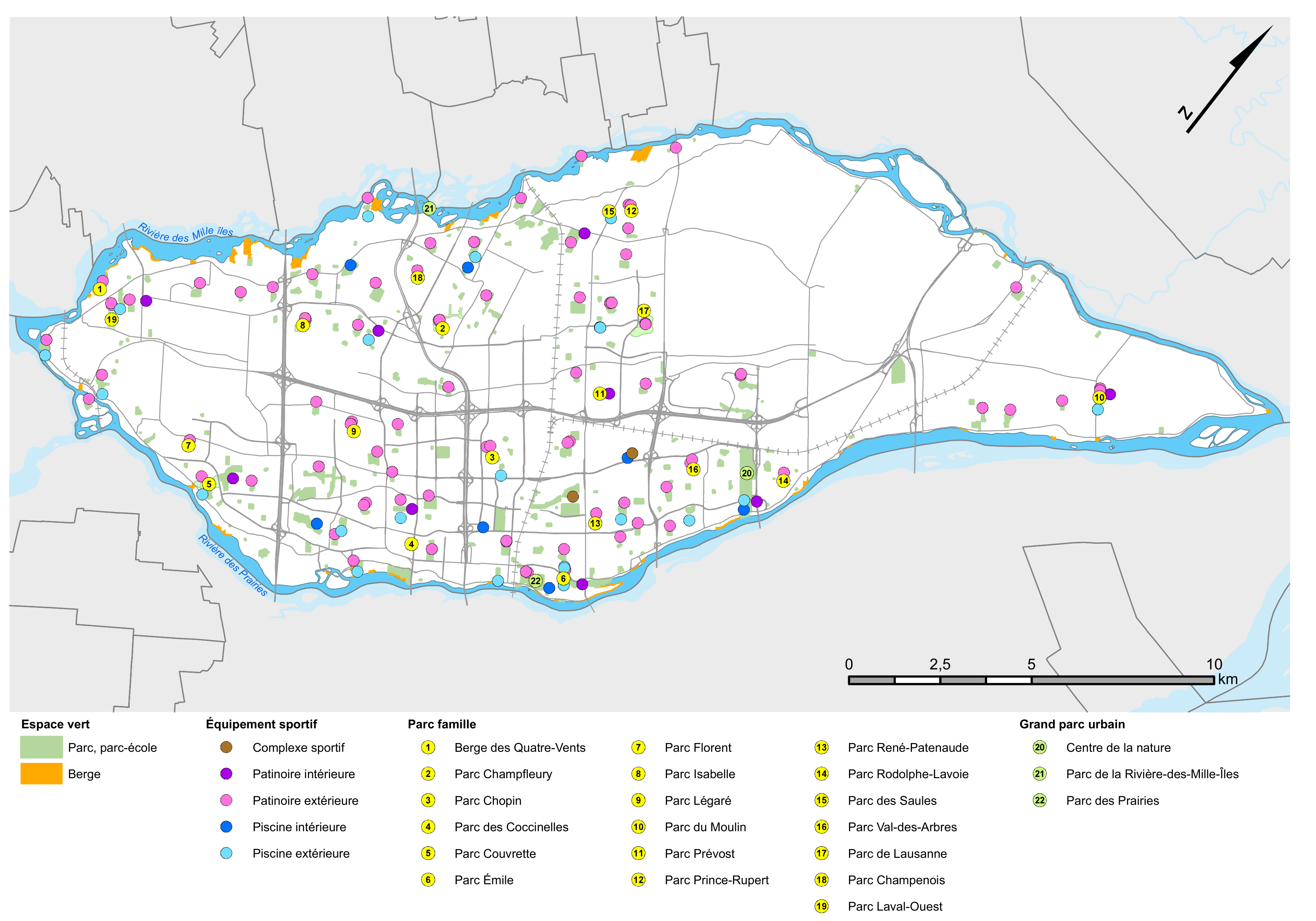
Néanmoins, plusieurs équipements sont vétustes et nécessitent des travaux de rénovation majeurs : les piscines extérieures à Laval ont été construites entre 1958 et 1975, et les arénas, entre 1967 et 1990. Et malgré la construction du complexe aquatique et de la Place Bell – des installations sportives et culturelles d'envergure métropolitaine, qui sont complémentaires aux installations de quartier et répondent à des besoins différents – les équipements lavallois ne seront pas suffisants pour répondre adéquatement à la croissance démographique projetée d'ici 2031. Par conséquent, l'augmentation du nombre d'équipements de desserte locale et leur amélioration est nécessaire afin d'assurer une meilleure distribution de l'offre sur le territoire et de donner un meilleur accès à la population lavalloise à des infrastructures de qualité pour la pratique d'activités sportives.

Une liste des équipements de sports et de loisirs est jointe à l'annexe 6.



Activités sportives dans les parcs

Carte 2-42 : Équipements sportifs et de loisirs



2.3.7.6 ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET COMMUNAUTAIRES

Dans un esprit de développement intégré, la culture doit être prise en considération lors de la planification de l'aménagement urbain, au même titre que les autres piliers du développement durable que sont l'économie, l'environnement et le développement social.

Les bibliothèques

Actuellement, Laval compte neuf bibliothèques sur son territoire (voir la carte 2-43) :

- la bibliothèque Émile-Nelligan, à Laval-des-Rapides ;
- la bibliothèque Gabrielle-Roy, à Fabreville ;
- la bibliothèque Germaine-Guèvremont, à Duvernay ;
- la bibliothèque Laure-Conan, à Auteuil ;
- la bibliothèque Marius-Barbeau, à Saint-François ;
- la bibliothèque Multiculturelle, à Chomedey ;
- la bibliothèque Philippe-Panneton, à Laval-Ouest ;
- la bibliothèque Sylvain-Garneau, à Sainte-Rose ;
- la bibliothèque Yves-Thériault, à Sainte-Dorothée.



Bibliothèque

La superficie du réseau des bibliothèques totalisait 9 633 m² en 2015, l'équivalent d'environ 23 m² par 1 000 habitants[103]. Selon les Lignes directrices pour les bibliothèques publiques du Québec[104], la norme à atteindre est d'au moins 53 m² par 1 000 habitants. Par conséquent, d'ici 2031, il faudrait atteindre à Laval une superficie totale d'environ 27 000 m².

L'insuffisance en matière d'équipements culturels sur le territoire lavallois s'illustre également par la disponibilité de livres par habitant. Cette moyenne est de 1,4 livre à Laval, comparativement à une moyenne provinciale de 2,2 livres. Si la construction d'une bibliothèque centrale au centre-ville pallierait en partie ces carences, la croissance démographique prévue accentuera les écarts entre l'offre et les besoins de la population à ce chapitre.

Le réseau actuel ne répond donc pas aux standards attendus, et il sera encore moins adapté aux besoins de la population grandissante si rien n'est mis en place. Par conséquent, la mise à niveau des bibliothèques par l'entremise d'un programme de rénovation, d'agrandissement et de construction s'avère nécessaire.

Les lieux de diffusion des arts de la scène et des arts visuels

Laval dispose de six lieux de diffusion des arts de la scène :

- La Maison des arts de Laval, un espace de diffusion pluridisciplinaire situé au centre-ville, abrite le théâtre des Muses (324 places) et la salle d'exposition Alfred-Pellan. Chaque année, elle offre plus de 200 représentations et accueille quelque 50 000 spectateurs ;
- La salle André-Mathieu, avec ses 827 sièges, est la plus grande salle de spectacle à Laval (propriété privée). Elle accueille chaque année 150 000 visiteurs et propose une programmation grand public et axée sur les adolescents et les jeunes adultes ;
- Le théâtre du Bout de l'île occupe l'ancienne chapelle Saint-Mathieu, à l'extrémité est de l'île Jésus. En plus d'offrir une programmation de musique, de théâtre et de danse, il accueille à certaines périodes des ateliers de théâtre et des camps de jour. Sa capacité est de 100 places ;
- Le théâtre du Vieux-Saint-Vincent accueille des soirées d'improvisation et des ateliers de théâtre. D'une capacité de 60 places, il se situe dans un ancien garage des années 1930 du quartier Saint-Vincent-de-Paul ;
- Le théâtre d'été de la Grangerit (120 places) et le café de la Grange (50 places) situés derrière la maison historique André-Benjamin-Papineau ;
- Le théâtre Marcellin-Champagnat, situé au Collège Laval, est une salle multifonctionnelle de 749 places (propriété privée).

Une fois complétée, la Place Bell servira pour sa part de lieu de diffusion culturelle à l'échelle régionale, voire métropolitaine, pour la présentation de spectacles de grande envergure. Un projet de salle multifonctionnelle, qui orientera principalement sa programmation vers les jeunes Lavallois, viendra également bonifier l'offre culturelle dans le centre-ville. De plus, un centre de création artistique professionnel s'ajoutera aux équipements culturels du centre-ville.

---

[103] Pour une population de 420 870 personnes en 2014, selon les données de l'Institut de la statistique du Québec.

[104] Bibliothèque d'aujourd'hui, Lignes directrices pour les bibliothèques publiques du Québec, 2011, 82 p.

Les principaux lieux de diffusion en arts visuels à Laval sont les suivants :

- La salle Alfred-Pellan, à la Maison des arts, qui présente quatre expositions d'art contemporain par an ;
- Verticale – centre d'artistes, un centre autogéré qui se consacre à l'art actuel ;
- Le Centre d'art de Sainte-Rose, qui présente des artistes du milieu culturel lavallois ;
- Le Centre d'art de l'ouest de Laval, qui présente des artistes locaux et régionaux ;
- La galerie d'art La Vieille Caserne de Sainte-Rose, qui valorise tous les styles d'arts visuels à travers sept expositions annuelles ;
- Le Hall des arts, situé à l'entrée de l'hôtel de ville, où sont exposées tous les quatre mois de nouvelles œuvres acquises par la Ville ;
- La Galerie d'art de Saint-Vincent-de-Paul.

Les bibliothèques de Laval complètent ce réseau en accueillant régulièrement des expositions thématiques.

De manière générale, le réseau des arts visuels et des arts de la scène aurait besoin d'être consolidé afin de mieux desservir l'ensemble des organismes du territoire ainsi que la population dans un contexte de croissance démographique, et pour diversifier l'offre culturelle à Laval. De plus, certains bâtiments nécessiteraient d'être remis à niveau, notamment en ce qui concerne les équipements techniques, dans le but de bonifier l'expérience culturelle autant pour le public que pour les artistes et les producteurs de spectacles et d'événements.

Les institutions muséales

On trouve plusieurs institutions muséales sur le territoire lavallois, notamment le Cosmodôme, le Centre d'interprétation de l'eau (C.I.EAU), le centre d'interprétation du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles et le musée Armand-Frappier (centre d'interprétation des biosciences). La relocalisation du musée Armand-Frappier à proximité du Cosmodôme est prévue prochainement ; cette convergence de l'offre muséale sur le territoire contribuera à son rayonnement et à une augmentation de l'achalandage.

Au cours des 20 dernières années, la Ville a mis en œuvre un changement de cap destiné à susciter chez la population un intérêt pour la culture. C'est ainsi qu'elle a effectué la révision complète de sa première politique culturelle, adoptée en 1997. La Politique culturelle de Laval adoptée en 2006[105] est le fruit d'un effort concerté des intervenants du milieu. Dans l'accomplissement de son rôle de maître d'œuvre des différents volets de la politique (arts, bibliothèques et patrimoine), la Ville valorise une approche de partenariat avec l'ensemble des acteurs de la collectivité lavalloise, publics ou privés. Dans le but d'optimiser les retombées de cet outil, il serait pertinent d'établir un diagnostic et ensuite de procéder à la révision du plan d'action afin d'actualiser les stratégies de mise en œuvre.

Par ailleurs, deux partenaires de premier plan peuvent contribuer à assurer le rayonnement de la culture sur le territoire lavallois et à l'extérieur de celui-ci : le Réseau des organismes culturels et des artistes lavallois (ROCAL) et le Conseil régional de la culture de Laval, créé récemment.

---

[105] VILLE DE LAVAL, 2006. *Politique culturelle de Laval*, 34 p.

Les installations culturelles et sportives suivantes sont considérées comme étant d'intérêt métropolitain[106] et sont indiquées à l'annexe 7 :

- Place Bell ;
- Complexe multisport (centre sportif Bois-de-Boulogne) ;
- Salle André-Mathieu ;
- Théâtre Marcellin-Champagnat ;
- Cosmodôme ;
- Maison des arts de Laval ;
- Complexe aquatique (projeté) ;
- Bibliothèque centrale (projetée).

Une liste des équipements culturels et communautaires est aussi jointe à l'annexe 6.





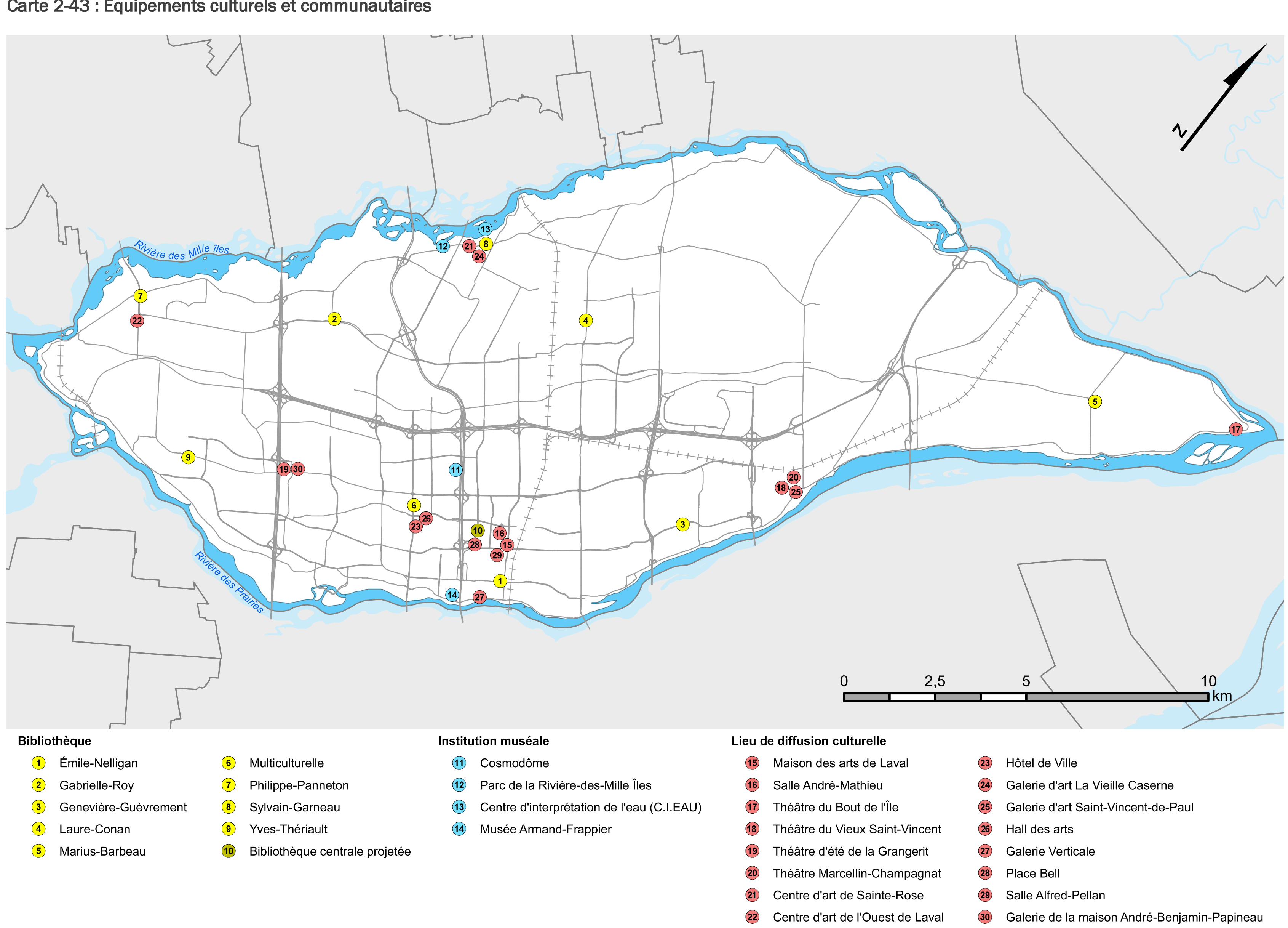
Maison des arts de Laval



Activités culturelles

[106] Selon le PMAD, les installations sportives et culturelles d'intérêt métropolitain sont les équipements sportifs d'excellence d'une capacité de 500 sièges et plus qui accueillent des compétitions nationales et internationales, les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés d'une capacité de 650 sièges et plus, ainsi que les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m² et plus, excluant les salles de spectacle.

Carte 2-43 : Équipements culturels et communautaires



2

La vie communautaire

La Ville de Laval joue un rôle actif dans le développement des activités de loisirs par l'intermédiaire de six bureaux municipaux (BML). Ces bureaux s'impliquent directement dans la vie communautaire de la collectivité en offrant un soutien aux bénévoles dans l'élaboration et la réalisation des activités locales, en gérant plusieurs programmes estivaux, en soutenant les tables de coopération locale et en travaillant avec les intervenants des milieux scolaire, public, privé et associatif.

Plusieurs centres communautaires répartis sur le territoire offrent des services aux organismes communautaires, en mettant à leur disposition des salles et des locaux pour la réalisation de leurs activités. Laval dispose de plus de 450 locaux communautaires compris dans une cinquantaine de centres et édifices communautaires existants.

Riche d'un milieu communautaire dynamique comptant plus de 600 organismes, la Ville de Laval s'associe étroitement aux acteurs communautaires de la région afin d'offrir des services qui répondent aux besoins actuels et futurs de l'ensemble des citoyens. Avec ses partenaires sociaux, communautaires et publics, la municipalité se donne des objectifs, en partage la responsabilité et optimise les ressources de la communauté. Elle contribue à développer la solidarité et l'inclusion sociale en assurant l'accès à tous les citoyens à la pratique de sports, de loisirs et d'activités culturelles. De cette façon, elle favorise également l'intégration des nouveaux arrivants et contribue à la revitalisation sociale.

La structure de loisirs, de culture et de vie communautaire doit toutefois être améliorée pour faire face à l'accroissement de la population et aux changements démographiques, ainsi que pour assurer une desserte optimale de l'ensemble de la population lavalloise.

Il convient ici de rappeler l'abolition en 2015 de la Conférence régionale des élus de Laval, qui avait notamment pour mandat de favoriser la concertation des partenaires de la région et de conclure des ententes avec les ministères et les organismes. En 2015, son budget annuel était d'environ 6,5 millions de dollars, dont la majeure partie provenait de subventions provinciales. Devant cette nouvelle réalité, la Ville de Laval a déjà annoncé sa volonté de prendre en main son développement social et culturel dans le cadre de sa vision stratégique intitulée *Urbaine de nature*. La cohésion sociale est un enjeu important à Laval, en raison d'une diversité tant générationnelle que culturelle. De plus, la tendance à l'accroissement des inégalités amplifie les problèmes sociaux auxquels devra répondre non seulement la municipalité, mais le secteur public et communautaire dans son ensemble. Plus de diversité et d'inégalités rendent les besoins sociaux moins homogènes et les attentes, plus différenciées. La Ville devra s'adapter à la complexité des changements sociaux, en plus de faire face aux situations problématiques dont l'ampleur s'accroît avec la taille de la municipalité : itinérance, poches de dévitalisation, exclusion sociale, etc.



Ferme du Centre de la nature



Animation dans les parcs

Les espaces verts

Laval regroupe plus de 350 espaces verts identifiés et aménagés sur le territoire, incluant 249 parcs et 38 berges publiques aménagées. La notion d'espaces verts est assez large, et ceux-ci remplissent de nombreuses fonctions (sociales, environnementales, éducatives, sportives, culturelles, etc.). Par leur nature et les installations sportives et récréatives qu'ils accueillent, ces espaces favorisent de saines habitudes de vie et contribuent à l'embellissement du cadre de vie des citoyens. Ils ont un impact certain sur le développement social des quartiers et la valeur foncière des terrains avoisinants.

Malgré les bénéfices démontrés et la préoccupation des citoyens pour les espaces verts, la place qui leur est faite reste marginale dans l'établissement des paramètres et des priorités en matière de développement et d'aménagement du territoire. Voici quelques problèmes auxquels doit parfois faire face la Ville et qui nécessiteraient une réflexion plus approfondie au sujet de ces espaces dans le contexte lavallois :

- L'implantation de nouveaux établissements scolaires, dont les vocations éducative, récréative et sportive devraient être complémentaires à la vocation des parcs, est souvent conflictuelle avec l'aménagement de ces derniers, à cause du manque d'espace.
- Les décisions quant à l'achat, à la vente ou à l'échange de terrains sont difficiles à justifier en raison de l'absence d'un cadre de référence.
- Des milieux humides sont souvent créés dans les parcs pour compenser la destruction de milieux naturels ailleurs sur le territoire. Ce faisant, plusieurs parcs se trouvent amputés de l'espace nécessaires à l'implantation d'équipements récréatifs, et la cohabitation de ces deux fonctions est souvent difficile et mal reçue par la population.

Les besoins évoluent constamment, particulièrement avec le vieillissement de la population et sa diversification culturelle. Ainsi, des installations sportives très populaires il y a quelques années sont aujourd'hui caduques. La transformation des espaces verts doit par conséquent être étudiée à la lumière de ces nouvelles réalités, avec le souci de répondre aux divers besoins à travers le temps.

Parmi les nombreux changements dans l'environnement social concernant les loisirs, on observe une augmentation de la pratique libre. La régression du temps libre chez les travailleurs et les obligations liées à la conciliation famille-travail-loisirs modifient la façon de pratiquer les loisirs. Ne pouvant s'engager de façon régulière, et bénéficiant généralement de temps libre en capsules, les individus préfèrent dorénavant la pratique libre aux loisirs organisés, plus exigeants. L'offre de services passe alors surtout par l'aménagement de sites et d'environnements, et par une programmation davantage événementielle que régulière.

Mais la pratique libre n'empêche pas d'animer des sites et des lieux de différentes façons, bien au contraire. Et par ailleurs, les familles demandent des loisirs familiaux plutôt qu'individuels. C'est pourquoi la Ville offre depuis quelques années de l'animation quatre saisons dans plusieurs parcs familiaux. Elle souhaite aussi y consolider l'offre d'activités grâce à l'amélioration des équipements disponibles sur place. Les parcs familiaux animés sont les suivants :

- Parc Rodolphe-Lavoie (Saint-Vincent-de-Paul) ;
- Parc Val-des-Arbres (Duvernay) ;
- Parc René-Patenaude (Pont-Viau) ;
- Parc Chopin (Chomedey) ;
- Parc Légaré (Chomedey) ;
- Parc des Coccinelles (Chomedey) ;
- Parc Émile (Laval-des-Rapides) ;
- Parc Laval-Ouest (Laval-Ouest) ;
- Berge aux Quatre-Vents (Fabreville-Ouest) ;

- Parc Isabelle (Fabreville-Est) ;
- Parc Couvrette (Sainte-Dorothée) ;
- Parc Florent (Sainte-Dorothée) ;
- Parc Champfleury (Sainte-Rose) ;
- Parc Champenois (Sainte-Rose) ;
- Parc de Lausanne (Vimont) ;
- Parc Prévost (Vimont) ;
- Parc des Saules (Auteuil) ;
- Parc Prince-Rupert (Auteuil) ;
- Parc du Moulin (Saint-François).

De plus, les Lavallois manifestent un grand attachement envers le Centre de la nature. Ce parc urbain de plus de 50 ha, situé dans le secteur Saint-Vincent-de-Paul, est le plus important à Laval. Cet espace vert à vocation familiale a été aménagé sur le site d'une ancienne carrière et, en partie, d'un ancien dépotoir. Il s'agit d'un des rares exemples de ce type de réaménagement en Amérique du Nord. En toute saison, le parc offre de multiples attraits, des activités de plein air, des événements et des spectacles.

Les berges constituent un autre élément auquel les Lavallois attachent une grande importance. Comme le montre la carte 2-16, le territoire lavallois dispose de 38 berges publiques. Toutefois, plusieurs problèmes en limitent l'utilisation, comme l'a révélé un inventaire des berges réalisé par la Ville en 2007. Parmi ces problèmes : l'accessibilité parfois limitée des espaces verts en bordure des grandes rivières, l'absence d'aménagement ou la présence d'équipements désuets, la faible mise en valeur des espaces, etc. Également, peu de berges possèdent les dimensions adéquates pour que les activités aquatiques y soient vraiment encouragées et appréciées. L'amélioration de l'accès aux berges et leur mise en valeur contribueraient à renforcer le caractère insulaire du territoire. En effet, ces espaces verts sont une composante importante du paysage lavallois qui mériterait d'être mieux reconnue afin de devenir une caractéristique identitaire forte du territoire.

Les lieux de culte

Le portrait religieux de Laval évolue largement depuis quelques années. Cette évolution se manifeste notamment par une diversification des croyances religieuses dans la population, une augmentation du nombre de lieux de culte sur le territoire et une multiplication des activités y étant pratiquées (religieuses, culturelles, communautaires, récréatives, éducatives et caritatives).

Les lieux de culte jouent parfois un rôle d'accueil, d'orientation, de liant social et économique pour les nouveaux citoyens. Cette évolution peut être mise en parallèle avec l'augmentation récente de l'immigration internationale à Laval. Cependant, l'éclatement de l'offre religieuse et spirituelle dépend également de la diversification des croyances et de la façon dont les Lavallois, de descendance canadienne-française ou non, choisissent maintenant de les pratiquer.

S'il est vrai que de moins en moins de Québécois, et vraisemblablement de Lavallois, se considèrent comme étant « religieux », une proportion importante d'entre eux ne sont pas pour autant prêts à basculer vers l'athéisme ou l'agnosticisme et restent en quête d'une certaine forme de spiritualité. La pratique de celle-ci peut alors être taillée sur mesure et consommée dans différents lieux, selon différents rituels ou à l'intérieur de différentes confessions religieuses, au besoin. Cette spiritualité tend également à s'écarter des grandes religions organisées telles que l'église catholique, allant vers des mouvements plus décentralisés. Le nombre de Lavallois se convertissant, ou se rapprochant à nouveau, de l'une ou l'autre des grandes religions et de leurs sous-branches ne doit pas non plus être sous-estimé.

En simplifiant, deux tendances peuvent être identifiées : d'une part la recherche d'une expérience collective comportant notamment une composante religieuse, associée à un ordre (ou groupe d'ordres) religieux ainsi qu'à un site spécifique, et remplissant plusieurs fonctions socio-économiques, culturelles et identitaires ; et d'autre part la recherche d'une

expérience spirituelle individualisée, dissociée d'un ordre religieux unique et pouvant se manifester par le biais de rituels n'étant plus nécessairement associés à un lieu de culte.

Ces tendances affectent la planification du territoire en soulevant des enjeux tels que la place à donner à l'expression du religieux dans le domaine public, la difficulté de circonscrire la pratique du culte en la séparant d'autres activités communautaires, culturelles ou éducatives et l'importance de la juste localisation de ces lieux dans la ville.

Laval a répertorié, en date de janvier 2016, près d'une centaine de lieux de culte sur son territoire. Le tableau 2-48, qui présente la répartition des croyances religieuses dans la population ainsi que des lieux de culte sur le territoire, démontre que malgré une dominance du catholicisme, près d'un lieu de culte sur cinq dessert une communauté religieuse autre que chrétienne.

Tableau 2-48 : Distribution de l'appartenance religieuse de la population (2011) et des lieux de culte sur le territoire (2016), Laval

<table>
<tr><th colspan="2">BRANCHES OU ORDRE RELIGIEUX</th><th colspan="2">PROPORTION DE LA POPULATION APPARTENANTE OU IDENTIFIANTE (%)</th><th>PROPORTION DES LIEUX DE CULTE (%)</th></tr>
<tr><td rowspan="9">Christianisme</td><td>Catholicisme</td><td>65,2</td><td rowspan="9">80,4</td><td rowspan="9">80,4</td></tr>
<tr><td>Orthodoxie chrétienne</td><td>8,2</td></tr>
<tr><td>Baptisme</td><td>0,8</td></tr>
<tr><td>Pentecôtisme</td><td>0,7</td></tr>
<tr><td>Anglicanisme</td><td>0,2</td></tr>
<tr><td>Église unie</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Luthérianisme</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Presbytérianisme</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Autres branches chrétiennes</td><td>5,1</td></tr>
<tr><td colspan="2">Islam</td><td colspan="2">6,6</td><td>10,9</td></tr>
<tr><td colspan="2">Judaïsme</td><td colspan="2">0,7</td><td>6,5</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bouddhisme</td><td colspan="2">1,4</td><td>1,1</td></tr>
<tr><td colspan="2">Hindouisme</td><td colspan="2">0,6</td><td>0</td></tr>
<tr><td colspan="2">Sikhisme</td><td colspan="2">0,3</td><td>0</td></tr>
<tr><td colspan="2">Autres</td><td colspan="2">0,1</td><td>1,1</td></tr>
<tr><td colspan="2">Aucune appartenance religieuse</td><td colspan="2">9,8</td><td>-</td></tr>
</table>

Sources : Statistique Canada, 2011 et Ville de Laval, 2016.

L'analyse sommaire de ces lieux de culte fait état de deux grandes catégories.

Les sites plus anciens, généralement chrétiens et implantés sur de vastes terrains situés au cœur des anciens noyaux villageois, constituent pour la plupart des points d'ancrage urbanistiques et des repères architecturaux et paysagers pour l'île, comme c'est le cas ailleurs au Québec. Ils sont généralement conformes aux normes d'urbanisme applicables ou disposant de droits acquis puisque, dans une vaste proportion, leur construction est antérieure à l'arrivée de celles-ci.

Les sites plus récents, représentant une variété de confessions (incluant une grande proportion de dénominations chrétiennes), répondent à une logique d'implantation différente qui dépend davantage des besoins et moyens financiers des communautés, des ressources foncières disponibles ainsi que de l'accessibilité pour leurs fidèles. Dans une majorité des cas, ces sites sont en situation dérogatoire par rapport aux normes d'urbanisme applicables.

Les lieux de culte, dans leur nouvelle complexité et récent éclatement territorial exposés ci-haut, peuvent générer des impacts sur leur environnement urbain, notamment par l'augmentation des débits automobiles, une fréquentation à des heures irrégulières ou encore des modifications architecturales et d'aménagement de terrain en contraste avec le milieu urbain environnant. De plus, des enjeux plus larges tels qu'une diminution de l'offre foncière, l'applicabilité des normes d'urbanisme, l'intégration et la cohabitation sociales ainsi que la sécurité publique sont autant d'enjeux qui devront être pris en compte lors de l'élaboration des règlements d'urbanisme et de la planification détaillée.

Par conséquent, la Ville souhaite poursuivre ses réflexions sur les moyens à privilégier afin de favoriser la cohabitation et la cohésion sociales au sein de la collectivité lavalloise et à ce titre, envisage l'adoption d'un cadre de référence sur la diversité et l'intégration culturelle. C'est dans ce même contexte que la Ville a mis sur pied en 2015 un comité sur les lieux de culte afin d'évaluer son rôle et ses interventions éventuelles, à la lumière des meilleures pratiques en la matière.

2.4 TISSU URBAIN

Le tissu urbain se définit comme l'ensemble des éléments du cadre urbain. Il met en relief les principales composantes où convergent les activités et l'occupation du sol. L'analyse du tissu urbain lavallois a permis de dégager quatre composantes stratégiques principales, qui présentent chacune à leur manière des enjeux particuliers en matière d'aménagement et de dynamiques sociale et économique : il s'agit du centre-ville, des aires TOD, des pôles de quartier et des artères structurantes.

Une attention particulière devra être portée à ces composantes qui offrent un réel potentiel de développement et de consolidation, en vue de les transformer en milieux de vie complets et complémentaires à l'échelle du territoire lavallois, tout en respectant leur personnalité propre, leur histoire et les populations qui y résident. Par conséquent, chacune de ces entités territoriales devra faire l'objet ultérieurement d'une caractérisation et d'une analyse approfondies dans le cadre d'une planification particulière. Cet aspect est précisé au chapitre 5.

2.4.1 ÉVOLUTION DU TERRITOIRE

Le tissu urbain d'un territoire découle bien souvent de l'héritage laissé par les différentes formes d'urbanisation du passé. Le territoire lavallois en est un bon exemple. Bien que la fusion municipale date maintenant de 50 ans, les anciens noyaux villageois demeurent encore bien présents dans l'organisation physique de la ville et dans l'identité lavalloise. Quant au centre-ville, il hérite aujourd'hui d'un tissu urbain développé autour des déplacements automobiles, à l'intersection de deux axes autoroutiers.

Les grandes périodes de l'urbanisation du territoire qui ont façonné le visage de Laval se résument comme suit (voir la figure 2-24) :

1965 : la création de la ville de Laval

En 1965, la ville de Laval nouvellement créée compte 196 000 citoyens répartis sur son vaste territoire. Plusieurs espaces sont voués à l'agriculture ou ne sont simplement pas encore développés. À cette époque, l'urbanisation se concentre dans les anciens noyaux villageois et en bordure des boulevards structurants.

1966-1989 : le développement du territoire

Dès sa création et jusqu'à la fin des années 80, Laval connaît une période de grande effervescence. Au plus fort de son urbanisation, la ville se développe selon le modèle traditionnel de la banlieue, orienté vers les déplacements automobiles et la maison unifamiliale. C'est ainsi que sont aménagés les quartiers résidentiels et les grands axes routiers qui formeront l'image lavalloise.

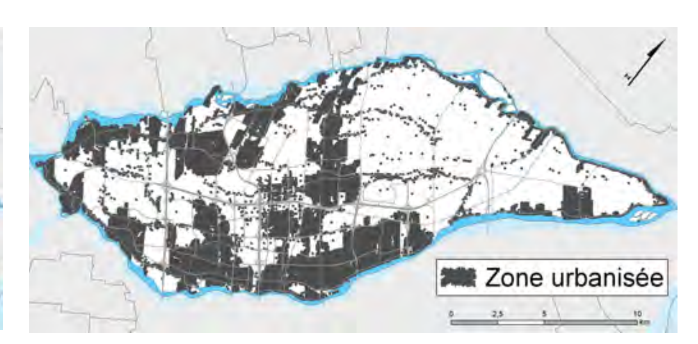
La croissance de la population engendre peu à peu la construction de grands équipements collectifs et culturels, tels le Centre de la nature (1970), le collège Montmorency (1976), l'hôpital de la Cité-de-la-Santé (1978), la salle André-Mathieu (1979) et la Maison des arts (1986). Elle mène aussi à la naissance de grands organismes, comme l'Orchestre symphonique de Laval (1984).

Dès 1974, on entame des études pour doter Laval d'un centre-ville, entre l'intersection de l'A-15 et de l'A-440 et le carrefour de l'A-15 et du boulevard Saint-Martin. En 1984, les projets Revicentre sont lancés pour revitaliser certains secteurs, dont plusieurs noyaux villageois en péril.

Figure 2-24 : Évolution des zones urbanisées

1965

1966-1989



1990-2006



2007-2016



1990-2006 : la consolidation des milieux existants

Au début des années 1990, Laval amorce une phase de consolidation des milieux développés. Ainsi, les grands axes routiers sont complétés, et les espaces laissés vacants dans les milieux existants accueillent de nouvelles constructions. Plusieurs interventions de revitalisation sont aussi réalisées dans les quartiers les plus anciens. Les types d'habitations se diversifient. On voit apparaître des habitations plus denses et spécialisées, qui répondent aux besoins de plus en plus diversifiés de la population (résidences pour personnes âgées, condos, etc.). La réglementation municipale est modifiée de façon à assurer une insertion harmonieuse des nouvelles constructions dans les milieux existants (Plan d'implantation et d'intégration architecturale, etc.).

Cette période concorde aussi avec la volonté d'aménager le territoire d'une autre façon, notamment afin de protéger et de mettre en valeur les milieux naturels et la zone agricole. Laval consolide ainsi son développement jusqu'en 2007, année de l'arrivée du métro sur l'île.

Depuis 2007 : l'optimisation des ressources

En 2007, le prolongement du métro vers Laval marque un point tournant dans l'évolution de la ville. En effet, l'arrivée du métro à Laval est l'occasion de repenser l'aménagement des secteurs qui bordent les stations de métro pour en faire des milieux de vie plus denses, plus agréables, orientés vers les déplacements actifs et le transport en commun.

Aujourd'hui, Laval est la deuxième ville en importance de la CMM. Elle a franchi le stade de banlieue résidentielle de première couronne pour devenir une ville périphérique où le nombre d'emplois est aussi important que le nombre de ménages – plus de 154 000 en 2011 selon Statistique Canada – et affichant sa propre dynamique économique et sociale tout en participant étroitement à la vie métropolitaine.

2.4.2 OCCUPATION DU TERRITOIRE

2.4.2.1 CADRE BÂTI

La majeure partie du territoire urbanisé de Laval est occupée par des habitations unifamiliales, des commerces et des industries d'une hauteur d'un ou deux étages, auxquels s'ajoute une faible proportion de bâtiments d'une hauteur de trois ou quatre étages, souvent implantés en bordure des artères principales. Ce cadre bâti de faible hauteur marque l'identité urbaine dominante de l'île depuis sa croissance rapide des 60 dernières années. Bien que contrastant avec l'occupation essentiellement agricole et de villégiature qui avait cours jusqu'au milieu du 20e siècle, les quartiers de bungalows d'un étage, puis de maisons de ville de deux étages et finalement de plex de trois ou quatre étages, s'inscrivaient dans une transition paysagère progressive.

Plus récemment, en concordance avec la diminution de la quantité d'espaces constructibles sur le territoire lavallois d'une part, et la progression rapide du marché des condominiums dans la région métropolitaine de Montréal d'autre part, le développement immobilier a eu tendance à se faire davantage à la verticale qu'à l'horizontale, entraînant l'émergence de typologies de bâtiments contrastant avec ce qui constituait auparavant la norme lavalloise.

La carte 2-44 montre la localisation des 166 bâtiments de six étages et plus, en date de janvier 2016, sur le territoire de la ville. Certaines concentrations de bâtiments de moyenne et grande hauteur en ressortent, notamment sur l'île Paton et dans ses environs, dans le centre-ville, en bordure des rivières et en bordure des autoroutes Laval (440) et des Laurentides (15).

Cette multiplication des bâtiments de grande hauteur a transformé le paysage de certains secteurs. Cette évolution est parfois bénéfique puisqu'elle entraîne une diversification des milieux de vie et marque le paysage, donnant aux différentes composantes de la ville, comme le centre-ville, une identité propre. Dans d'autres cas ce phénomène cause des déséquilibres dans les milieux de vie où ces bâtiments sont implantés, notamment lorsque des disparités de hauteur trop importantes ou une incompatibilité architecturale placent ces nouveaux immeubles en opposition avec le cadre bâti environnant.

Carte 2-44 : Localisation des bâtiments actuels de six étages et plus

N

0 2,5 5 10 km

Source : Ville de Laval. Service de l'urbanisme. Septembre 2015.

La carte 2-45 sur les densités résidentielles brutes montre la répartition de la densité résidentielle sur l'ensemble du territoire. Elle permet de constater que les secteurs présentant actuellement une forte densité, soit au-delà de 90 logements par hectare, sont principalement situés au centre-ville et dans ses environs, ainsi que sur les îles Paton et du Tremblay. À l'inverse, les secteurs présentant une densité faible, soit moins de 30 logements par hectare, se trouvent en majorité en périphérie du secteur central. Certains secteurs sont par ailleurs caractérisés par une diversité de densités : il s'agit pour la plupart des parties du territoire où l'occupation est la plus ancienne, comme les environs des territoires patrimoniaux de Saint-Vincent-de-Paul et de Sainte-Rose. Enfin, on observe en bordure de certains boulevards une densification résidentielle qui correspond en majorité à un développement relativement récent : c'est notamment le cas de certains tronçons des boulevards Notre-Dame et Samson à Sainte-Dorothée, René-Laennec et Bellerose à Vimont, et des Laurentides à Auteuil.

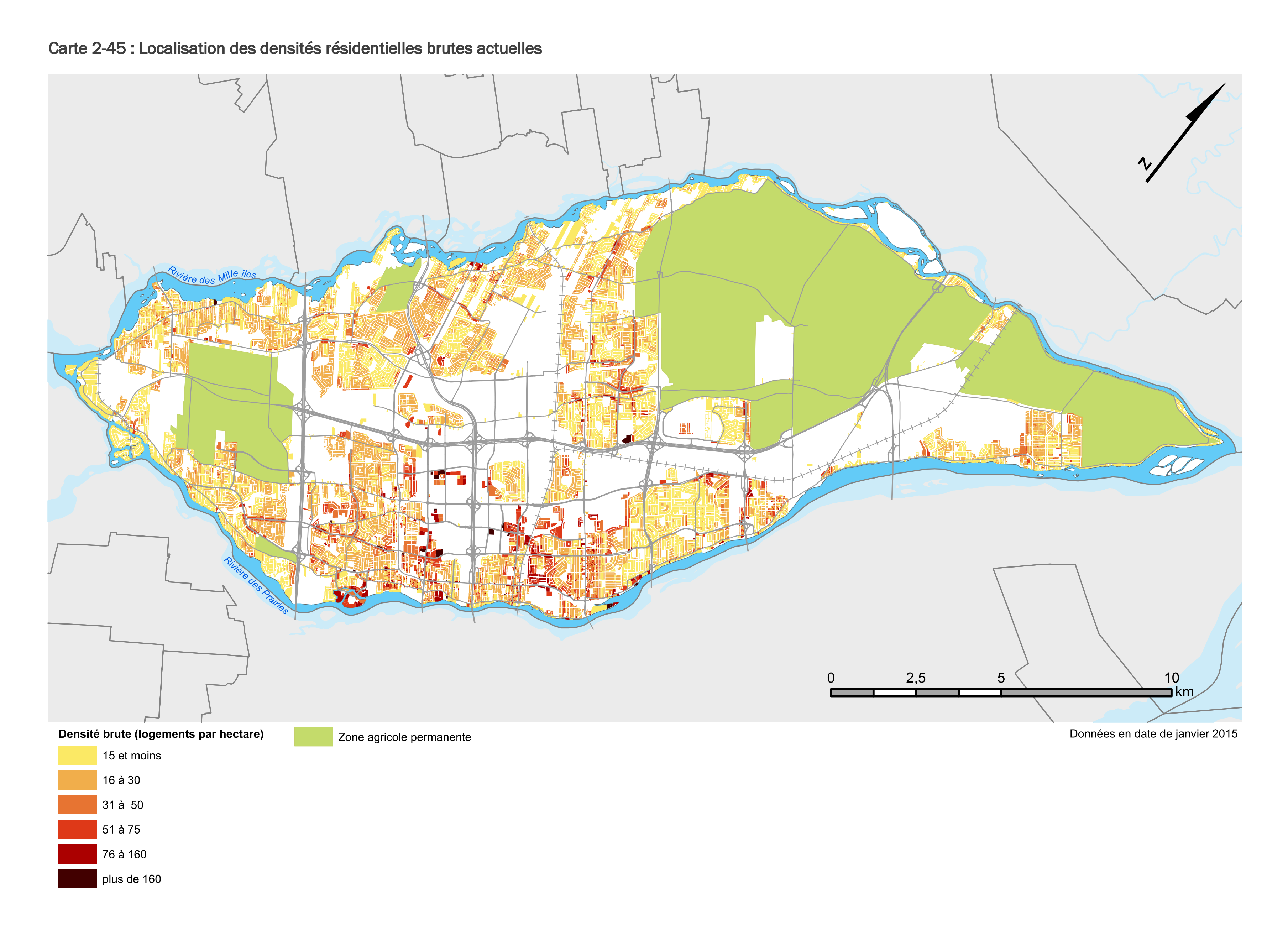






Typologies résidentielles

Carte 2-45 : Localisation des densités résidentielles brutes actuelles



2.4.3 COMPOSANTES STRATÉGIQUES

Le centre-ville, les aires TOD, les pôles de quartier et les artères structurantes, présentées à la carte 2-46, constituent les composantes stratégiques du tissu urbain lavallois. La présente section vise à décrire leurs particularités et la complémentarité de leurs rôles à l'échelle du territoire lavallois. De manière générale, l'analyse préliminaire effectuée a permis de constater une grande variété dans la forme urbaine, la distribution des espaces publics et naturels, la qualité de l'offre institutionnelle et le dynamisme économique de ces espaces.

En raison de leur importance stratégique pour la concrétisation des orientations établies au chapitre 3, ces secteurs stratégiques pourront faire l'objet d'une caractérisation détaillée et d'une planification particulière dans le respect des balises d'aménagement prescrites au chapitre 5.

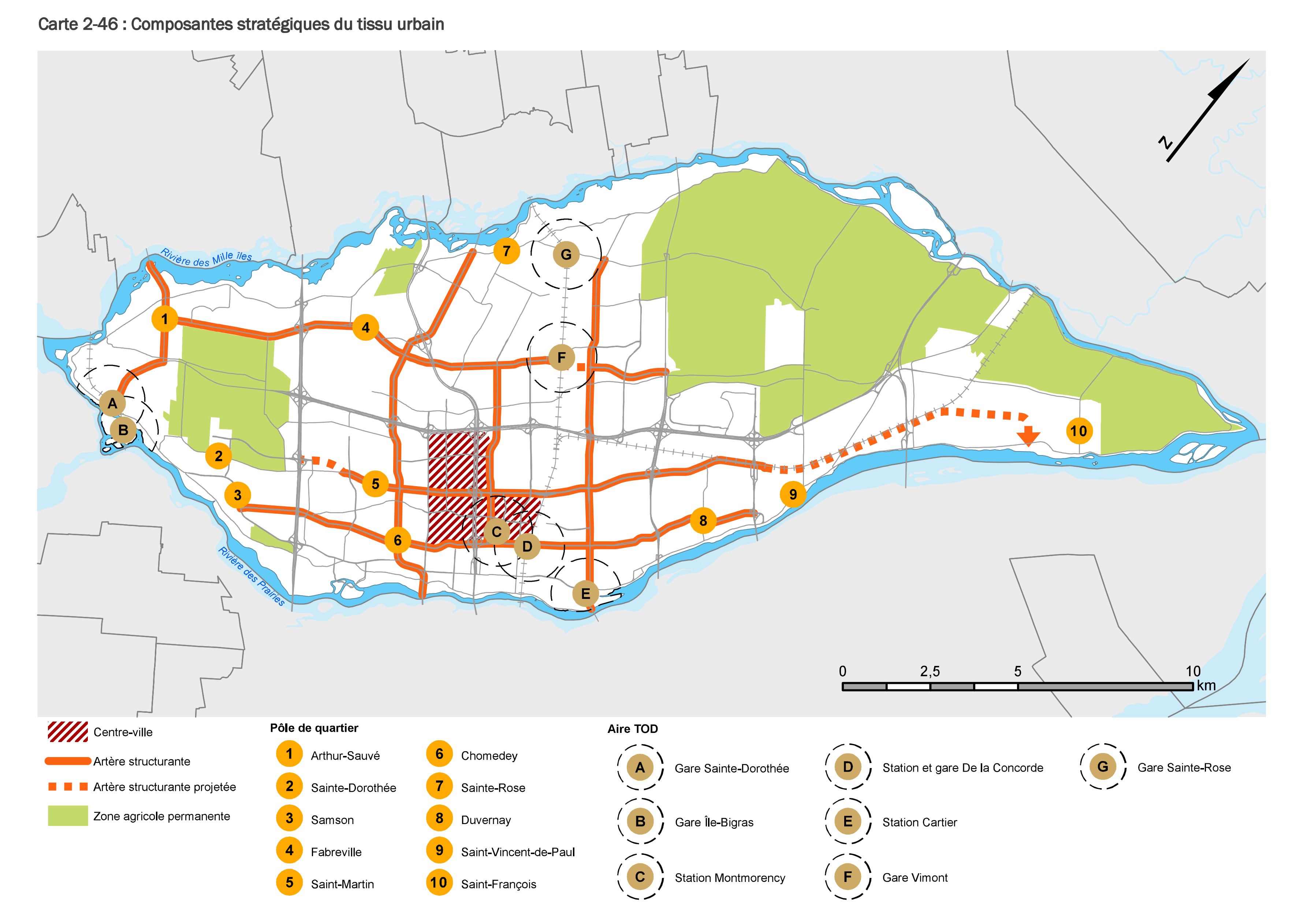


Aire TOD Montmorency



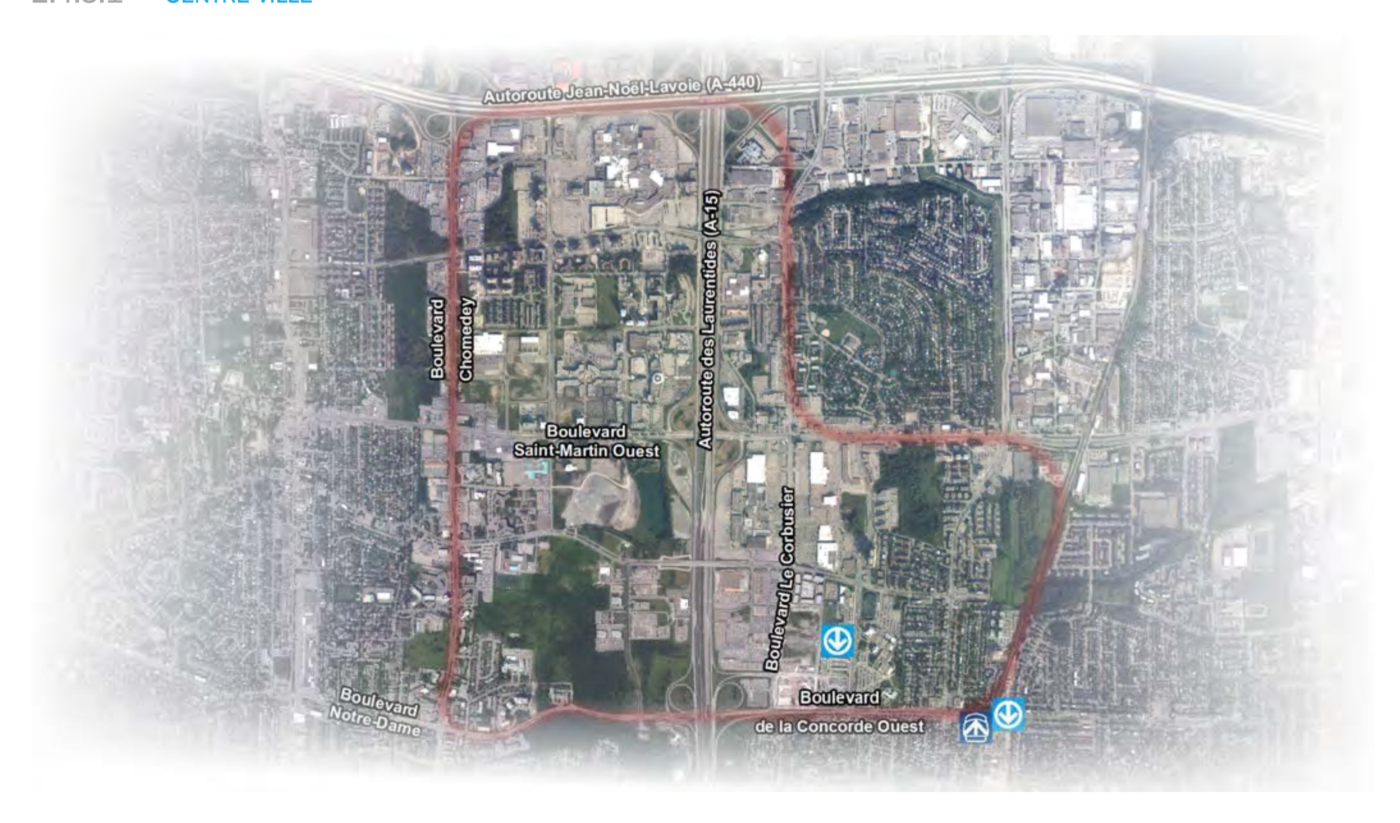
Aire TOD De la Concorde

Carte 2-46 : Composantes stratégiques du tissu urbain



URB-2014-460_SADR_final_Carte_2-46_Composantes_strategiques_du_tissu_urbain

2.4.3.1 CENTRE-VILLE



Ces dernières années, des efforts ont été faits par la Ville et ses partenaires afin de faire du centre-ville le cœur économique et culturel de Laval. Le centre-ville présente plusieurs attraits qui en font un site d'intérêt tant municipal que métropolitain, et qui, développé avec une vision cohérente qui assure un équilibre des formes urbaines et des vocations sur le territoire, contribueront à l'émergence de nouveaux milieux de vie de qualité. Parmi les composantes que l'on y retrouve, on compte des équipements de transport en commun structurants, tel que le métro, des établissements d'enseignement, une gamme diversifiée de commerces ainsi qu'une offre culturelle de premier plan. On note également un développement résidentiel généralement dense, la poursuite du déploiement de la Cité de la Biotech ainsi que l'arrivée de l'amphithéâtre de la Place Bell ainsi que du futur complexe aquatique, des équipements sportifs et culturels d'envergure métropolitaine.

Localisation

Situé au cœur de l'île, le centre-ville se situe de part et d'autre de l'autoroute 15, au sud de l'autoroute Jean-Noël Lavoie, et s'étend jusqu'aux boulevards de la Concorde et Notre-Dame, entre le boulevard Chomedey, la voie ferrée du Canadien Pacifique et les boulevard Saint-Martin Ouest et Le Corbusier. Sa localisation s'explique par la concentration d'emplois et de déplacements et par la diversité de ses composantes, en complémentarité avec l'intensité et la forme du développement qui s'y déploie. Le PMAD identifie en outre le centre-ville comme étant un pôle d'emplois primaire sur le territoire métropolitain.

Forme et fonctions urbaines

La trame viaire dans le centre-ville est en majeure partie constituée de grands boulevards dédiés à la circulation automobile, qui découpent le territoire en îlots de grande taille. Parmi les axes structurants se trouvent les boulevards Saint-Martin, du Souvenir et de la Concorde/Notre-Dame, qui traversent le centre-ville d'est en ouest, ainsi que les boulevards de l'Avenir, Le Corbusier et Daniel-Johnson, qui font de même dans l'axe nord-sud.

On note également la présence de l'axe autoroutier majeur qu'est l'autoroute des Laurentides (A-15), une des autoroutes les plus achalandées de la région métropolitaine, voire du Québec. Si elle constitue une vitrine intéressante pour le centre-ville, elle forme aussi une barrière imposante pour les déplacements actifs et collectifs et une rupture entre les deux parties du centre-ville.

De plus, une grande proportion du cadre bâti est constituée de bâtiments commerciaux de grande superficie et de faible hauteur. En contraste, des bâtiments résidentiels de grande hauteur ont été érigés récemment, et d'autres phases de construction sont planifiées. Certains terrains vacants demeurent par ailleurs disponibles au développement, entre autres l'ancienne carrière Lagacé. La majorité des bâtiments présentent donc une implantation pavillonnaire et sont entourés d'espaces de stationnement de surface, un mode d'implantation qui entraîne un faible taux d'occupation du sol, déstructure le secteur, génère des îlots de chaleur et évacue l'échelle humaine propice à l'animation des espaces publics et à l'utilisation des transports actifs.

On note une augmentation progressive de la mixité des typologies résidentielles avec l'arrivée de projets résidentiels de forte densité qui s'ajoutent à des ensembles plus anciens de densité et hauteur plus faibles. La vocation résidentielle du centre-ville reste cependant sous-représentée et offre un potentiel de croissance intéressant, notamment au regard de la mise en œuvre du PMAD qui vise à densifier l'occupation résidentielle de l'aire TOD de la station de métro Montmorency.

L'offre commerciale dans le centre-ville est importante. Elle est composée en grande partie du pôle commercial majeur décrit à la section 2.3.3, qui regroupe notamment le Carrefour Laval, le Centropolis, le Centre Laval, les Galeries Laval et le Quartier Laval. Notons toutefois qu'une partie de cette offre commerciale est en processus de renouvellement commercial. Des investissements ont été réalisés pour attirer de nouveaux commerces et compenser le départ de certaines grandes bannières. Certaines propriétés offrent des potentiels d'optimisation en raison de leur faible taux d'occupation du sol ou de leurs superficies vacantes. Par ailleurs, les services de proximité sont en général peu présents dans le centre-ville.

Plusieurs immeubles de bureaux sont présents dans le centre-ville. Bien que la majorité des nouvelles constructions au cours des dernières années aient été réalisées le long du boulevard Saint-Martin, l'offre d'immeubles de bureaux demeure diffuse sur le territoire, avec une légère concentration au nord du boulevard Daniel-Johnson. Selon un inventaire réalisé par la firme Altus pour la Ville de Laval, en juin 2015, le taux d'inoccupation des locaux à bureaux dans le centre-ville atteignait 17,4 %, ce qui est élevé.

La partie sud-ouest est occupée en partie par un parc industriel de haute technologie axé sur la recherche biomédicale, également appelé Cité de la Biotech, qui regroupe des entreprises de prestige et des emplois à haute valeur ajoutée.

Les établissements scolaires et culturels sont un atout important pour le centre-ville. On y retrouve ainsi l'Université de Montréal et les collèges Montmorency et Letendre près de la station de métro Montmorency ; deux écoles secondaires, l'école Liberty et l'école Laval Junior Academy ; ainsi que le Centre de qualification professionnelle et d'entrepreneuriat de Laval (CQPEL), en bordure du chemin du Trait-Carré. Les salles de diffusion artistique telles que la Maison des Arts et la salle André-Mathieu, la Place Bell (également conçue pour recevoir des événements sportifs), le futur complexe aquatique, les musées comme le Cosmodôme et les futures infrastructures comme la bibliothèque centrale et le centre de création artistique sont autant de composantes pouvant contribuer à l'essor d'un lieu animé et d'un incubateur artistique dynamique.

Dans la portion sud-ouest du centre-ville se concentrent certains équipements publics, notamment l'hôtel de ville et les différents services municipaux, une caserne de pompiers, la bibliothèque Multiculturelle, le centre ambulatoire et administratif du centre intégré de santé et de services sociaux de Laval, le centre d'hébergement et de soins de longue durée Résidence Riviera ainsi que l'Hôpital juif de réadaptation. Le palais de justice de Laval est aussi situé au centre-ville, en bordure du boulevard Saint-Martin, à l'ouest de l'A-15. On note également la présence (temporaire) d'un site de

dépôt de neige usée municipal dans l'ancienne carrière Lagacé, au nord du boulevard du Souvenir et à l'est du boulevard Daniel-Johnson.

Bien que le centre-ville regroupe toutes ces fonctions et une diversité d'équipements, le manque de liens entre ces usages a empêché jusqu'à maintenant la création d'une réelle synergie et d'un dialogue structurant entre ces différentes composantes.

Espaces publics et naturels

Le bois Armand-Frappier, où se trouve un écosystème forestier exceptionnel, constitue un acquis important pour la portion sud-ouest du territoire lavallois. Cependant, l'ensemble du centre-ville est fortement minéralisé, les espaces verts sont rares et le verdissement des voies publiques est très limité. Par conséquent, c'est dans ce secteur de l'île que l'on enregistre la concentration la plus forte d'îlots de chaleur. Le phénomène pourrait s'accentuer encore davantage puisqu'on constate une forte concentration de l'agrile du frêne dans le bois Armand-Frappier.

Les espaces publics sont également en nombre insuffisant à l'intérieur du centre-ville. Trois terrains sportifs sont toutefois aménagés, en lien avec les établissements d'enseignement. On note également la présence de la place Claude-Léveillée devant le campus de l'Université de Montréal, la place du Centropolis et quelques espaces verts autour du collège Montmorency. Certains terrains vacants en friche pourraient permettre la création d'espaces verts ou publics.

Mobilité

Le réseau routier est majoritairement composé de grands boulevards et supporte d'importants débits de circulation. Deux de ces boulevards – Saint-Martin et de la Concorde – offrent des accès directs à l'A-15. La voie ferrée du Canadien Pacifique constitue la limite est du centre-ville. La place de l'automobile est prédominante, ce qui se traduit notamment par une offre importante de stationnement.

On note la présence d'un important pôle intermodal greffé à la station de métro Montmorency, où l'on retrouve le terminus de la ligne orange du métro ainsi que le terminus de nombreux circuits d'autobus locaux et interrégionaux (conseils intermunicipaux de transport Laurentides et des Moulins). Cette desserte sera améliorée avec la mise en place des corridors de bus à haut niveau de service (BHNS) qui seront aménagés d'ici la fin de l'année 2016 sur les boulevards Daniel-Johnson et Le Carrefour et sur une partie du boulevard Le Corbusier, jetant ainsi les bases d'un réseau structurant de transport collectif. Le stationnement incitatif de l'ARMT adjacent à la station de métro Montmorency accueille plus de 1 200 voitures quotidiennement. On note également la proximité de la station de métro et de la gare de la Concorde, dont l'aire TOD chevauche en partie le territoire du centre-ville.

Les infrastructures et les aménagements pour les transports actifs sont peu adaptés et en nombre insuffisant dans le centre-ville. Bien que la Route verte borde la limite est du centre-ville le long de la voie ferrée, le réseau cyclable demeure discontinu, incomplet notamment pour la pratique du vélo utilitaire. L'absence d'échelle humaine qui caractérise l'aménagement général du centre-ville, conjuguée à la prédominance de l'automobile, fait de ce secteur un milieu inhospitalier pour les piétons et les cyclistes. De plus, l'A-15 constitue une barrière importante à la mobilité active, accentuant le caractère peu perméable des lieux et divisant le centre-ville en deux.

2.4.3.2 Aires TOD

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement traduit la volonté de la CMM d'appuyer le développement urbain sur le réseau de transport en commun métropolitain structurant. Les points d'accès au réseau sont appelés à devenir des pôles de quartier de type TOD (*transit-oriented development*) et à accueillir 40 % des nouveaux ménages attendus sur le territoire métropolitain d'ici 2031.

Le concept du TOD vise à créer des milieux de vie axés sur le transport collectif et actif. Commerces, habitations, espaces publics, institutions et emplois se regroupent ainsi à proximité d'une infrastructure de transport collectif structurante au cœur de l'aire TOD. Le TOD vise à limiter les besoins en déplacements et inciter les citoyens à utiliser les déplacements actifs. Pour bien fonctionner, ce concept suppose une densification de l'occupation des lieux, une plus grande compacité du cadre bâti ainsi qu'une mixité des fonctions urbaines.

Même si les aires TOD se définissent en premier lieu par leur capacité à ancrer l'urbanisation autour d'une infrastructure lourde de transport collectif, avec les impératifs de planification qui en découlent, elles n'en constituent pas moins des pôles de quartier en devenir. Ces aires TOD devront donc être développées, consolidées et aménagées de manière à constituer des milieux de vie complets, dynamiques et animés, où convergent une gamme de services et de commerces de proximité.

Sur le territoire lavallois, le PMAD a identifié plusieurs points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant comme étant des aires TOD à densifier et à urbaniser suivant une approche de planification intégrant l'urbanisation et le transport collectif. L'étendue des aires TOD est définie dans un rayon de 1 km du point d'accès d'une station de métro ou d'une gare de train. Sur le territoire lavallois, sept aires TOD ont été identifiées et correspondent aux abords des stations de métro Cartier et Montmorency, de la station de métro et gare De la Concorde, et des gares de train de l'Île-Bigras, de Sainte-Dorothée, de Vimont et de Sainte-Rose.

2

Aires TOD des gares Sainte-Dorothée et Île-Bigras



Localisation

Ces deux aires TOD se chevauchent sur une grande partie de leur superficie et présentent plusieurs similarités, ce qui permet de les traiter conjointement. Elles se situent à l'extrémité ouest de l'île, aux abords de la rivière des Prairies, et s'articulent autour des gares de Sainte-Dorothée et de l'Île-Bigras, le long de la ligne de train de Deux-Montagnes.

Forme et fonctions urbaines

Avec une prépondérance de grandes habitations unifamiliales isolées situées sur de vastes lots boisés et la présence de trois terrains de golf, ce secteur est encore fortement teinté par son passé de villégiature. La trame de rues locales est variée (parfois orthogonale, parfois organique) et s'arrime à l'axe principal du secteur, le chemin du Bord-de-l'Eau, bien qu'elle soit souvent interrompue par la présence marquée de la voie ferrée appartenant à l'Agence métropolitaine de transport. Globalement développé, le secteur comporte plusieurs propriétés âgées qui nécessitent des travaux de rénovation. Une partie importante du secteur n'est par ailleurs desservie que par le réseau d'aqueduc.

Malgré la présence des deux gares, le territoire a conservé une vocation essentiellement résidentielle. L'offre commerciale et institutionnelle est ainsi plutôt limitée, bien que l'on retrouve un centre commercial de petite taille sur le boulevard Jolibourg ainsi qu'une école primaire et préscolaire. Les golfs représentent l'activité commerciale dominante, mais leur urbanisation éventuelle, notamment sous l'impulsion de l'entrée en fonction projetée du REM, pourrait transformer de manière importante le secteur.

Les golfs constituent également une importante réserve d'espaces verts, bien qu'ils ne soient pas des espaces publics à proprement parler. Les parcs et espaces verts municipaux, ainsi que les accès aux berges, sont paradoxalement assez rares – à l'exception de la marina publique située au nord de l'aire TOD de la gare Sainte-Dorothée – malgré l'historique de villégiature et l'importance de la rivière dans l'identité des lieux. L'abondance d'arbres matures sur les terrains privés et le long des rues participe cependant à compenser cette situation.

Mobilité

Légèrement enclavé par la présence de la voie ferrée et de la rivière, les connexions que le secteur entretient avec ses environs sont essentiellement assurées par la voie ferrée (vers Montréal), par le Chemin du Bord-de-l'Eau et l'avenue des Bois (vers l'ouest de la ville) et par le boulevard Arthur-Sauvé (la couronne nord). Compte tenu de la faible densité résidentielle du secteur, les deux gares de train desservent un bassin de population dont la portée dépasse largement celle du périmètre des deux aires TOD. Celles-ci comptent d'ailleurs, pour remplir ce rôle, sur plus de 1 100 cases de stationnement gratuit localisées notamment dans l'emprise publique non utilisée de l'avenue des Bois, ainsi que sur cinq circuits d'autobus rabattant les usagers vers la gare de Sainte-Dorothée. Malgré l'emprise restreinte du chemin du Bord-de-l'Eau, c'est sur cet axe que sera aménagé le sentier cyclable métropolitain, qui nécessitera par conséquent l'acquisition de plusieurs parties de terrains. Ce tronçon s'ajoutera à la piste cyclable existante dans l'emprise de l'avenue des Bois, complétant ainsi l'axe est-ouest du chemin du Bord-de-l'Eau par un axe nord-sud et améliorant pour ces quartiers une offre encore insuffisante en infrastructures de transport actif.

Aire TOD de la station Montmorency



Localisation

L'aire TOD Montmorency s'étend sur un rayon d'un kilomètre autour de la station de métro du même nom et est comprise à majorité dans la portion est du centre-ville, à l'exception de la partie située au sud du boulevard de la Concorde. Environ le tiers de sa superficie chevauche l'aire TOD de la Concorde.

Forme et fonctions urbaines

Le secteur est composé de vastes îlots occupés par des bâtiments de gros gabarit remplissant des fonctions centrales au dynamisme de la ville, telles que de grandes institutions d'enseignement, des espaces de divertissement d'échelle métropolitaine, des immeubles résidentiels de très forte densité et, évidemment, une station intermodale majeure. Malgré cette diversité d'activités, la typologie et l'implantation des bâtiments, la rareté des espaces publics de même que le traitement des rues (de larges boulevards dédiés à l'automobile) nuisent au confort des usagers du transport actif et des piétons en particulier. Des interventions seront ainsi nécessaires afin de rétablir l'échelle humaine de ce secteur.

La vocation résidentielle occupe le tiers de la superficie de l'aire TOD et accueille une grande diversité de typologies comprenant autant des habitations unifamiliales isolées, comme dans la partie sud, que des habitations multifamiliales de grande hauteur à proximité de la station de métro.

Les activités commerciales sont concentrées dans la partie nord-ouest du territoire, principalement sous la forme de centres commerciaux dont les aires de stationnement extérieures représentent une proportion importante de l'utilisation du sol. Certains de ces centres sont d'ailleurs âgés et présentent un achalandage qui semble s'essouffler. L'offre en espaces de bureaux demeure également timide dans le secteur.

Les établissements à caractère culturel et éducatif sont largement représentés dans l'aire TOD, avec la présence de l'université de Montréal, des collèges Letendre et Montmorency, de la future Place Bell ainsi que de la Maison des Arts.

Peu d'espaces publics et naturels ponctuent ce territoire pourtant vaste : on y retrouve seulement deux aires de jeux pour enfants au centre et au nord-est, un parc de type récréatif dans la partie sud et deux espaces naturels – un le long de l'autoroute 15, dédié à la rétention des eaux, l'autre au nord entre les boulevards de l'Avenir et Laval et qui n'est en fait qu'un terrain en friche. Le seul espace public du secteur, la place Claude-Léveillée, se situe devant l'Université de Montréal.

Cette aire TOD comprend en outre un terrain faisant partie d'une inclusion agricole au nord de la rue Robert-Élie, entre le boulevard du Souvenir et le chemin du Trait carré (qu'elle partage d'ailleurs avec l'aire TOD De la Concorde qui la chevauche). Cet espace végétalisé n'est cependant pas public, et étant situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, il pourrait faire l'objet d'une exclusion agricole et être urbanisé ou mis en valeur.

Mobilité

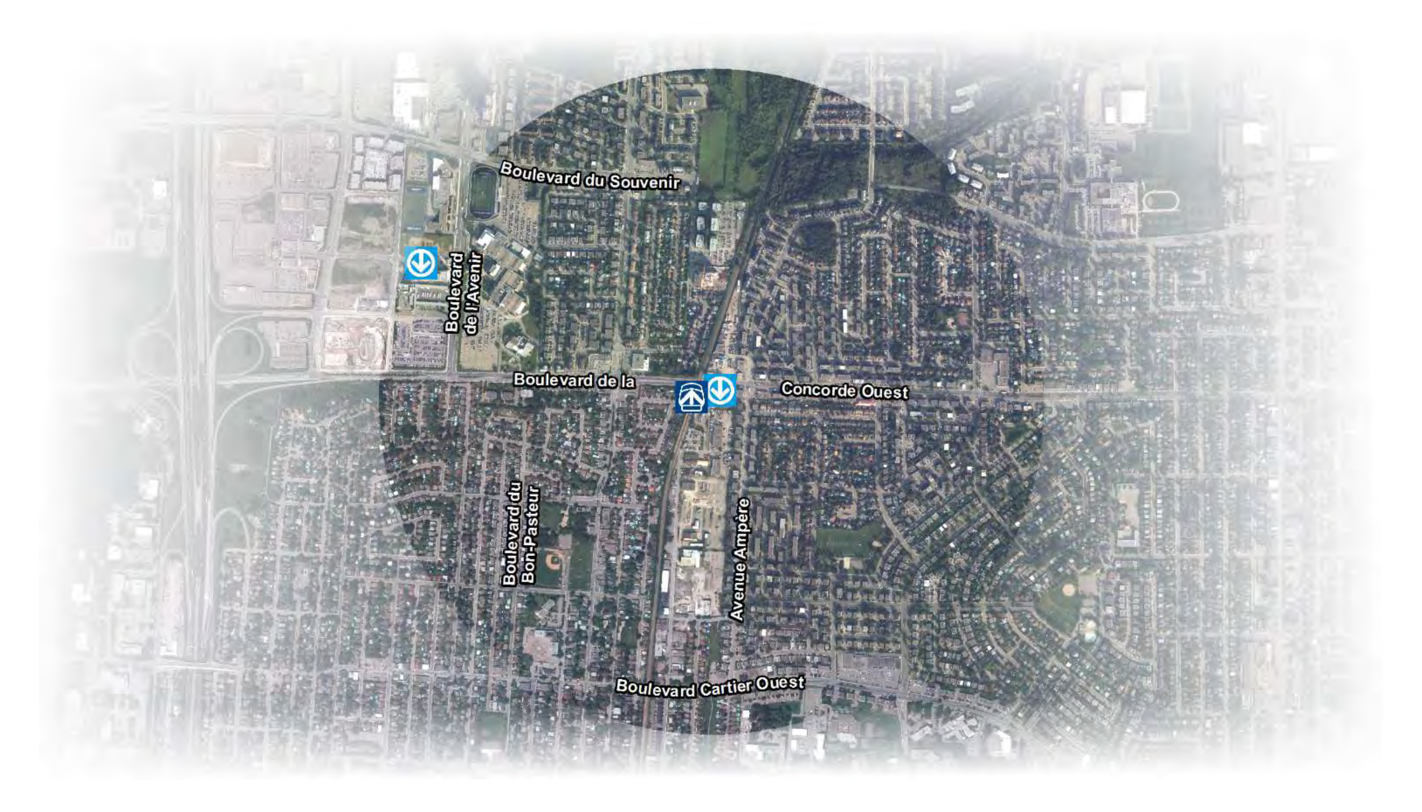
Malgré la présence de la station intermodale Montmorency, la mobilité du secteur est encore largement définie par la présence de l'automobile. En effet, le réseau routier entretient un lien étroit avec l'autoroute par un nombre important de bretelles et celles-ci renforcent la présence automobile et empêchent l'optimisation de l'occupation du sol. Un réaménagement de la bretelle menant au boulevard de la Concorde est d'ailleurs prévu afin de rendre l'espace plus convivial et réintégrer l'échelle humaine dans cet espace. D'ailleurs, le réaménagement d'autres bretelles pourrait suivre. De plus, l'intersection des boulevards Saint-Martin et Le Corbusier, la plus achalandée de Laval, se situe dans ce secteur et accentue les problèmes de circulation qui sont particulièrement importants aux heures de pointe lorsqu'un débit important de véhicules convergent vers la station intermodale.

Les transports collectifs sont cependant très présents. Une vingtaine de circuits d'autobus, soit près de la moitié du réseau lavallois, rabattent les usagers vers le terminus Montmorency, en plus des circuits interrégionaux desservant la couronne nord. Ce terminus est actuellement utilisé au maximum de sa capacité.

Cette circulation importante, jouxtée à la forme urbaine particulière (grands îlots et larges boulevards) et au manque d'aménagements appropriés (absence partielle de trottoirs, par exemple), expliquent en partie la difficulté et l'inconfort ressentis par les usagers de transports actifs. Des tronçons de piste cyclable sont présents, mais ne forment pas un réseau continu propice à la pratique du vélo utilitaire. La piste cyclable sur le boulevard du Souvenir constitue néanmoins un lien efficace entre l'aire TOD et le territoire à l'ouest de l'autoroute des Laurentides.

2

Aire TOD de la station et gare De la Concorde



Localisation

L'aire TOD De la Concorde couvre un rayon d'un kilomètre autour de la station intermodale du même nom, qui comprend la ligne de train de Saint-Jérôme ainsi que la station de la ligne orange du métro. Ce secteur mature est majoritairement construit, mais présente des caractéristiques favorables à l'émergence d'un milieu de vie à échelle humaine et se rapprochant d'un pôle de quartier.

Forme et fonctions urbaines

La vocation résidentielle du secteur occupe la majorité du cadre bâti et forme des secteurs monofonctionnels de faible et moyenne densités. L'implantation est souvent pavillonnaire et comporte des secteurs principalement composés de maisons unifamiliales et d'autres, plus denses, dominés par la présence de *walk-ups* jumelés ou contigus encadrant des rues généralement étroites. Malgré une forte présence d'aires de stationnements de surface, les quartiers résidentiels de cette aire TOD présentent des caractéristiques typiques d'un cadre bâti à échelle humaine.

Les bâtiments commerciaux sont quant à eux implantés en fond de lots et disposent de stationnements en façade, limitant par le fait même le contact direct avec les piétons. Outre les vastes propriétés industrielles adjacentes à la station de métro, vouées à une requalification, une dizaine de terrains vacants de petites dimensions sont propices au développement. Cette aire TOD comprend également un terrain faisant partie de la même inclusion agricole que l'aire TOD Montmorency. Cette entité agricole pourra faire l'objet d'une exclusion et être développée à des fins urbaines si le besoin s'en faisait sentir.

L'offre de commerces et services est modeste mais présente et est principalement axée sur les besoins du quotidien. On la retrouve concentrée aux intersections du boulevard de la Concorde Ouest avec le boulevard Laval et l'avenue Ampère. Un centre commercial sur le boulevard Cartier Ouest accueille l'unique supermarché du secteur.

La portion nord-ouest, qui chevauche l'aire TOD Montmorency, comprend de nombreux équipements institutionnels reliés à la culture et au savoir. Une école primaire se situe dans la portion sud-ouest du secteur, ainsi qu'une bibliothèque. Avec huit parcs pourvus d'aires de jeu et de plateaux sportifs, le secteur est comparativement bien nanti en espaces récréatifs. L'aire TOD ne dispose cependant que d'un seul milieu naturel, le bois du Souvenir, qui sera protégé et mis en valeur.

Mobilité

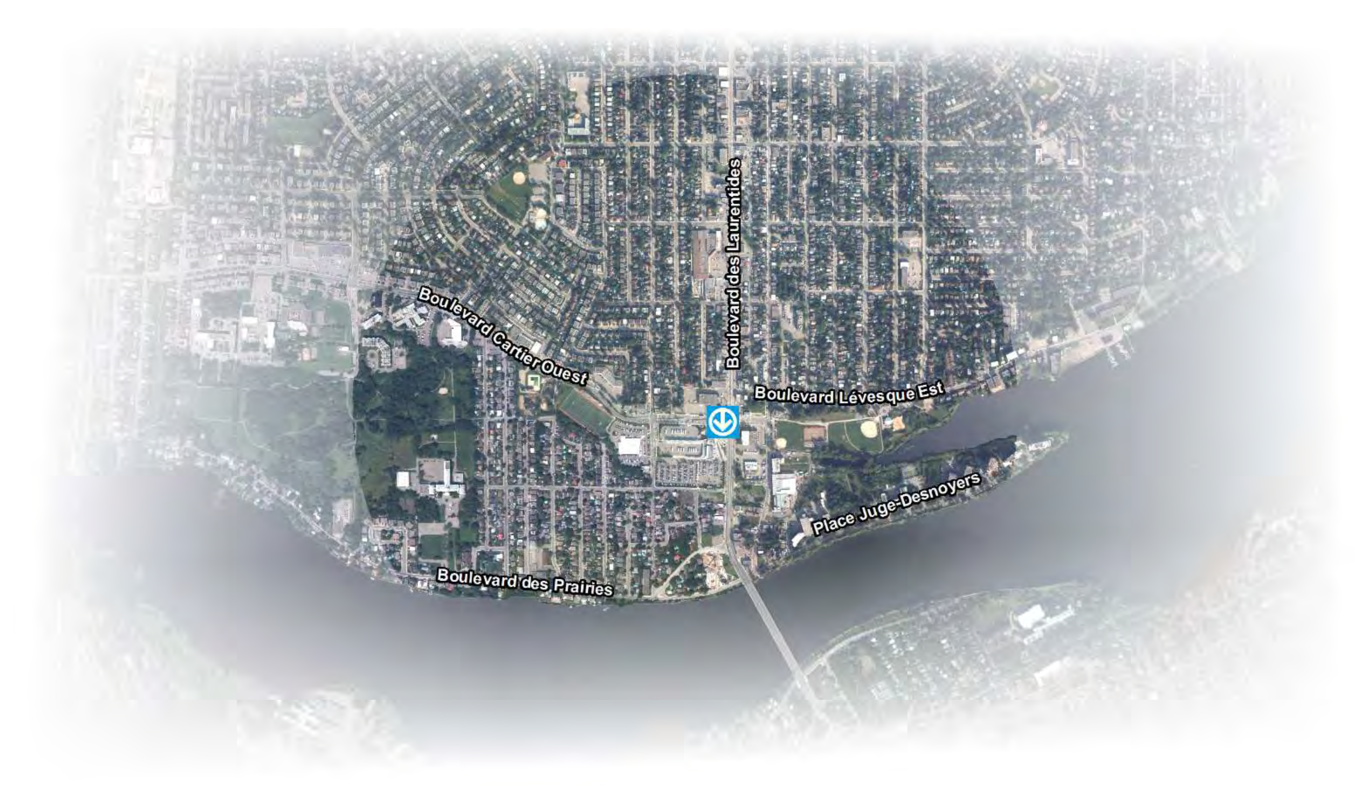
L'offre en transport collectif est importante, notamment avec la présence de la station de métro et de la gare De la Concorde. Les deux intersections du boulevard de la Concorde Ouest (avenue Ampère et boulevard Laval) sont particulièrement achalandées, entre autres à cause des quatre circuits d'autobus locaux desservant ce pôle intermodal, où se trouve également un stationnement incitatif gratuit de plus d'une centaine de places pour automobiles et d'une cinquantaine pour vélos. L'importance de ce secteur pour la desserte en transports collectifs est notamment soulignée par le PMAD, qui identifie le boulevard de la Concorde comme corridor de transport en commun métropolitain structurant en devenir. Selon une étude de circulation réalisée en 2005[107], l'étroitesse du boulevard sous le viaduc rend cependant difficile l'implantation d'une ligne d'autobus à haut niveau de service (BHNS). En ce qui a trait aux transports actifs, la perméabilité des déplacements est parfois limitée dans les secteurs où la trame viaire n'est pas orthogonale ou comporte plusieurs culs-de-sac, ou encore en raison d'autres barrières telles que la voie ferrée. Plusieurs tronçons de transport actifs sont cependant aménagés, incluant notamment sur les boulevards Laval, Robin et de la Concorde, de même que la Route Verte. L'accès au métro pour les piétons est principalement facilité depuis la zone sud-est, bien que la plupart des rues du secteur, anciennes, soient pourvues de trottoirs des deux côtés.

---

[107] *Axe de transport collectif Notre-Dame – Concorde*, étude de circulation et d'aménagement réalisée pour le compte de l'Agence métropolitaine de transport, Génivar, janvier 2005.

2

Aire TOD de la station Cartier



Localisation

Le secteur TOD Cartier est situé dans un quartier riverain ancien, à l'entrée de ville du pont Viau, couvrant un territoire compris dans un rayon d'un kilomètre autour de la station de métro du même nom. Ce secteur est déstructuré depuis plusieurs années et l'on y trouve plusieurs terrains vacants, mais sa trame de rue orthogonale, son cadre bâti de moyenne densité à échelle humaine et ses rues relativement étroites en font un territoire dont l'ossature se prête très bien à la réalisation d'aménagements propices à l'établissement d'un milieu de vie répondant aux critères d'un pôle de quartier.

Forme et fonctions urbaines

La trame de rues de cette aire TOD est orthogonale et définit des îlots de petite taille, avec des bâtiments non contigus qui, implantés près des rues, les encadrent et favorisent l'interaction entre les domaines publics et privés. L'implantation pavillonnaire du métro, placé au centre d'un vaste îlot et encerclé de grandes surfaces pavées dédiées au stationnement automobile et au terminus d'autobus, se place d'ailleurs en rupture avec le tissu urbain du secteur. La portion centrale de l'aire est morcelée en plusieurs lots vacants, dont certains sont de propriété municipale.

Le secteur est caractérisé par une multitude de typologies résidentielles qui génèrent une densité intéressante, bien que plusieurs bâtiments souffrent d'un manque d'entretien. Cette vétusté de certaines parties du cadre bâti explique en partie le redéveloppement progressif qui s'observe dans l'aire TOD, où les immeubles sont peu à peu remplacés par des habitations de plus grand gabarit. Plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial ponctuent par ailleurs la trame urbaine, dont certains sont entourés d'espaces verts publics et semi-publics qui constituent des marques de l'identité du quartier.

L'offre commerciale du secteur est hétéroclite, dévitalisée et mal adaptée aux besoins des résidents. Bien des commerces sont à portée régionale et s'adressent aux automobilistes navetteurs, tandis que l'offre de commerces de proximité est incomplète et peu diversifiée.

Le secteur peut cependant compter sur la présence de plusieurs établissements institutionnels, incluant notamment une école primaire et secondaire (Mont-de-La Salle), un centre de formation aux adultes ainsi que plusieurs bâtiments publics et administratifs (cour municipale, caserne de pompiers, aréna). L'aire TOD est également pourvue de vastes espaces verts et d'équipements sportifs et récréatifs. Les parcs en rive que sont les berges du Père-Dalmas et Délia-Tétreault offrent des vues spectaculaires sur la rivière des Prairies et participent de manière importante à la qualité de ce milieu de vie, même si le parc Dufresne est quant à lui en partie dédié au stationnement.

Mobilité

Adjacent à la station de métro Cartier, le terminus d'autobus participe à l'offre en transport en commun avec le rabattement de nombreux circuits locaux, interrégionaux et interurbains. L'aménagement d'un stationnement partiellement gratuit de plus de 600 places ainsi que la réalisation de mesures préférentielles pour autobus sur les boulevards des Laurentides et Cartier favorisent d'ailleurs l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile. Pour les transports actifs, la plupart des rues sont bordées de trottoirs, et une piste cyclable traverse l'aire TOD d'est en ouest dans un parcours non linéaire. L'axe nord-sud n'est cependant pas aussi bien pourvu, puisque la circulation automobile importante sur le boulevard des Laurentides et l'absence d'aménagements s'adressant aux transports actifs en font malheureusement un milieu inhospitalier pour les piétons.

Aire TOD de la gare Vimont



Localisation

Située dans le secteur central de l'île Jésus, cette aire TOD rayonne à partir de la gare Vimont, sur la ligne de train de Saint-Jérôme, à l'ouest de l'intersection des boulevards Bellerose et des Laurentides. Comme les autres aires TOD, le secteur couvre un cercle d'un rayon d'un kilomètre autour de la station de transport en commun.

Forme et fonctions urbaines

Le secteur est séparé en deux parties distinctes : la portion est, dominée par des usages résidentiels de faible densité où l'habitation unifamiliale domine et la portion ouest, occupée par des usages industriels développés essentiellement dans les années 2000. L'aire est également divisée en deux secteurs dans l'axe nord-sud par une ligne électrique à haute tension, dont l'emprise de 100 m est occupée par des milieux humides. Le pipeline Trans-Nord traverse finalement le secteur dans sa portion nord. Le potentiel de développement que représentent les grands espaces vacants de l'aire, en particulier à l'est de la voie ferrée, sont ainsi soumis à des contraintes infrastructurelles significatives auxquelles s'ajoutent celles de la contamination potentielle des sols, qui devra être évaluée ultérieurement. On retrouve notamment sur ces mêmes terrains vacants quelques milieux naturels, dont des milieux humides et des espaces boisés reliés au parc de Renaix.

La création d'un milieu de vie complet, composé de typologies de logements et d'usages diversifiés ainsi que d'espaces publics, constitue à terme une opportunité intéressante pour cette aire TOD, qui peut également compter sur un ancien noyau villageois de petite taille dont l'église Saint-Elzéar et son parvis constituent le point d'ancrage, et où l'on retrouve quelques commerces de proximité ainsi qu'une école primaire dans un environnement qui, bien que très minéralisé, respecte pour l'essentiel l'échelle humaine.

La trame de rues est constituée de grands boulevards dédiés à la circulation automobile. L'offre commerciale est abondante en bordure du boulevard des Laurentides, où une grande proportion des bâtiments est implantée de façon

pavillonnaire avec une omniprésence d'espaces de stationnement en façade. Cette offre est cependant vieillissante, affichant des signes de dévitalisation, et avec un mélange de commerces régionaux et locaux, ne répond pas adéquatement à la demande en services du quotidien.

Le secteur comprend une partie du parc industriel Centre, le troisième parc industriel en importance dans le Grand Montréal et un pôle d'emploi majeur. Cependant, le débordement des activités de commerce lourd et industrielles du côté est de la voie ferrée engendre des nuisances et des problèmes de cohabitation avec les habitations situées à proximité. Une zone au centre de l'aire TOD, du côté est de la voie ferrée, demeure également non développée.

On note la présence d'un parc-école (l'Odyssée-des-Jeunes) ainsi que de deux aires de jeux (les parcs de Renaix et Ségovie), qui composent une offre d'espaces publics et récréatifs plutôt limitée. Le bois de l'Équerre borde également la portion nord-ouest du pôle et constitue un milieu naturel de grande qualité, avec un potentiel de mise en valeur important.

Mobilité

Sur le plan de l'accessibilité, le boulevard Bellerose Ouest constitue l'unique accès automobile à la gare de Vimont et à son stationnement incitatif de 368 places. Ce boulevard, qui est accueille un important transit de camionnage, est également le seul axe de transport est-ouest du pôle qui se rabat sur le boulevard Dagenais, ce dernier étant discontinu de part et d'autre de la voie ferrée. Dans ce secteur, la Route verte contourne une industrie située au nord-est de la voie ferrée ; son tracé est donc sinueux, mais cependant sécuritaire et convivial puisqu'en site propre. Le secteur bénéficie également du déploiement d'un axe cyclable de grande ampleur le long du boulevard Dagenais, dans l'axe est-ouest. Comme plusieurs autres secteurs, la largeur des voies de circulation et des aménagements urbains de généralement faible qualité rendent peu invitante l'utilisation des modes de transport actif et ne permettent pas aux piétons et cyclistes de se sentir à l'aise et en sécurité.

Aire TOD de la gare Sainte-Rose



Localisation

Située au centre-nord de l'île Jésus, cette aire TOD s'articule dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare de train de Sainte-Rose, sur la ligne de Saint-Jérôme. Le territoire se trouve à l'est du pôle de quartier Sainte-Rose et se déploie essentiellement à travers des terrains peu ou non urbanisés, à cheval entre les quartiers Sainte-Rose et Auteuil et en face de la ville de Rosemère.

Forme et fonctions urbaines

L'occupation du territoire est caractéristique des banlieues traditionnelles, avec des résidences implantées sur de vastes terrains individuels offrant un faible encadrement de la rue. Le tissu urbain est dominé par des ensembles d'habitations unifamiliales isolées. Quelques quartiers plus récents accueillent des habitations multifamiliales de moyenne densité, mais la diversité de l'offre résidentielle demeure restreinte. Le secteur tarde en outre à se développer et se consolider, notamment en raison de l'absence d'une desserte adéquate des réseaux d'aqueduc et d'égout, de la nécessité de reconfiguration du réseau routier et de la présence d'un lotissement non conforme et morcelé entre plusieurs propriétaires. Malgré ces contraintes, la grande quantité de terrain disponible offre la perspective d'une aire TOD se développant vers un milieu de vie complet entretenant des liens étroits avec le pôle de quartier de Sainte-Rose à l'ouest.

L'offre commerciale est actuellement absente à proximité de la gare, puisque les commerces et services sont plutôt concentrés en dehors de l'aire, dans le pôle de quartier Sainte-Rose et le long du boulevard des Laurentides.

L'école secondaire et de formation professionnelle Horizon-Jeunesse dispose d'un vaste parc-école, avec une multitude de terrains sportifs. Toutefois, les deux écoles primaires les plus près du secteur se trouvent à plus de 2 km du centre de l'aire TOD. On compte également quelques parcs de proximité dans la partie est, et le bois de l'Équerre, à distance de marche au sud, offre l'accès à un milieu naturel de grande qualité et intérêt.

On note également la présence de terrains utilisés à des fins agricoles, de part et d'autre de l'avenue des Terrasses ainsi que dans la portion sud de l'aire TOD. Comme il s'agit d'inclusions agricoles situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Laval, celles-ci pourront faire l'objet d'une exclusion agricole et être développées à des fins urbaines lorsque le besoin se fera sentir. Ceci permettrait, à terme, de compléter la consolidation de ce milieu de vie lorsque sa réalisation sera entamée.

Plusieurs contraintes anthropiques touchent le secteur. Aux abords de la gare, un vaste terrain appartenant à la Ville est occupé en partie par un site de dépôt à neige usée, qui génère un débit de camionnage élevé durant la saison hivernale. Un projet de relocalisation de ce dépôt laisse entrevoir un potentiel intéressant pour le redéveloppement du site. L'autre partie de ce terrain devrait accueillir le futur parc Arthur-Lessard, qui couvrira une superficie de 14 ha. Par ailleurs, un poste de transformation électrique est implanté en bordure de la voie ferrée, occupant une superficie d'un peu plus de 0,5 ha. Une ligne électrique à haute tension traverse le site en son centre, dans l'axe nord-sud.

Mobilité

La trame de rues du secteur est inachevée et se rabat notamment sur les boulevards de la Renaissance et Saint-Saëns, qui sont eux aussi incomplets. La faible connectivité est accentuée par la présence de la voie ferrée, qui constitue une barrière majeure dans l'axe est-ouest.

Le transport collectif est principalement assuré par le train de banlieue. L'aménagement de la gare de Sainte-Rose est minimaliste, avec un stationnement incitatif d'une capacité d'environ 750 places, malgré la présence d'un débarcadère accueillant trois circuits d'autobus qui rabattent les usagers vers le train. La Route verte s'étend dans l'emprise de la ligne électrique, le long de la voie ferrée, et plusieurs pistes cyclables sont présentes dans le secteur, dont une aménagée partiellement sur le boulevard Sainte-Rose. Les rues sont cependant rarement pourvues de trottoirs, y compris le boulevard Sainte-Rose, qui constitue pourtant le lien piétonnier naturel vers la gare. Comme pour les autres modes de transport, la présence de la voie ferrée a également pour effet de rallonger les déplacements actifs en raison de sa faible perméabilité.

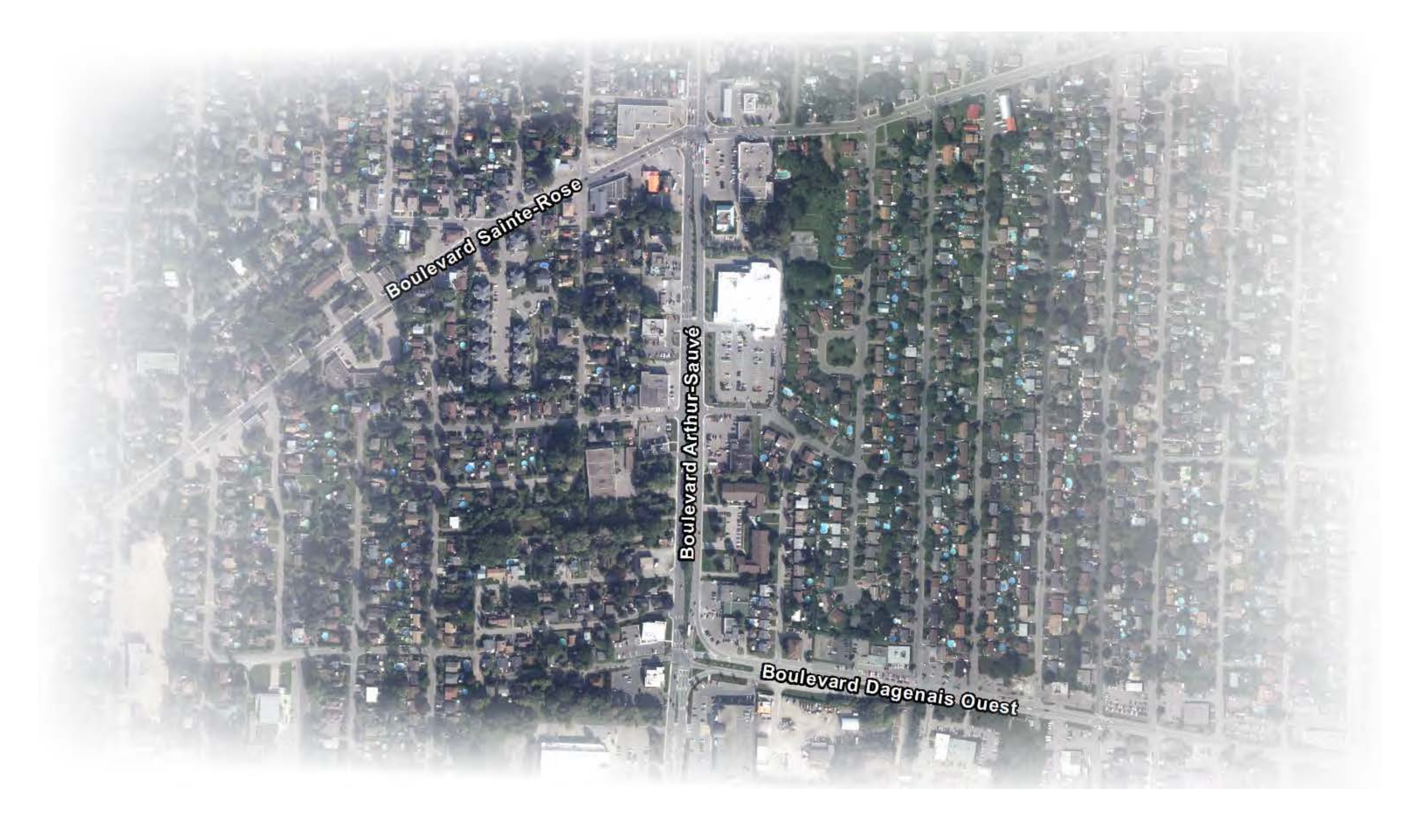
2.4.3.3 PÔLES DE QUARTIER

Le territoire de Laval est l'héritage d'un passé récent, soit la coexistence des 14 ex-municipalités sur l'île Jésus qui ont laissé des empreintes historiques dans le tissu urbain et qui se traduisent par des lieux de convergence et d'appartenance locale.

Les pôles de quartier constituent des milieux de vie complets, des lieux d'interaction sociale, des territoires d'appartenance et d'appropriation citoyenne où se retrouvent une gamme de services et de commerces de proximité et d'espaces animés et achalandés. Ils répondent aux tendances actuelles en matière de mixité des activités et des typologies résidentielles, respectent l'échelle humaine par leur cadre bâti, leurs rues et leurs espaces publics et facilitent l'accès et l'utilisation des transports collectifs et actifs selon le principe de la ville des courtes distances. Par leur localisation et les fonctions urbaines qu'ils remplissent, ils sont complémentaires au centre-ville et disposent d'un potentiel de consolidation et de dynamisation. Ils peuvent être déjà réalisés, répondant en tout ou en partie à ces critères, ou encore être en devenir.

Afin de répondre aux préoccupations des Lavallois, le schéma d'aménagement identifie 10 pôles de quartier sur le territoire. Une caractérisation de chacun a été réalisée afin d'identifier sommairement leurs particularités et les défis auxquels ils font face, notamment en matière d'aménagement et de transport. Cette caractérisation a permis de mettre en lumière les enjeux d'aménagement qui les touchent, puisque si certains pôles sont déjà dynamiques et animés, d'autres nécessiteront vraisemblablement des interventions plus importantes sur le cadre bâti, les transports collectifs et actifs ainsi que sur les aménagements et la programmation des espaces publics.

Le pôle de quartier Arthur-Sauvé



Localisation

Le pôle de quartier Arthur-Sauvé s'articule autour du boulevard du même nom, principalement entre les boulevards Dagenais Ouest et Sainte-Rose. Sa localisation est stratégique puisqu'il constitue un passage obligé entre la couronne nord et l'aire TOD de la gare Sainte-Dorothée, ce qui lui permettrait d'assumer un rôle autant régional, pour les navetteurs, que local, pour les quartiers situés de part et d'autre du boulevard Arthur-Sauvé.

Forme et fonctions urbaines

Ce pôle est caractérisé par une forte présence d'habitations unifamiliales isolées ou jumelées et, conséquemment, par une faible densité résidentielle – bien que quelques habitations multifamiliales plus récentes ponctuent les abords du boulevard Arthur-Sauvé. À cette homogénéité typologique s'oppose cependant une assez grande diversité architecturale, alors que les périodes de construction, les styles et des implantations varient selon les secteurs et les rues.

Avec sa diversité d'activités, le pôle présente une offre commerciale satisfaisante, comprenant notamment plusieurs commerces de proximité tels qu'une épicerie, une pharmacie et des restaurants, cafés et bars. Cette offre commerciale s'étend en partie sur le boulevard Sainte-Rose, où elle est toutefois plus diffuse et dévitalisée, vraisemblablement affectée par la concurrence des centres commerciaux de grande superficie situés à proximité sur la Couronne Nord. On note aussi la présence de quelques immeubles à bureaux qui renforcent le pôle en y arrimant des emplois supplémentaires.

On retrouve également dans ce pôle une concentration institutionnelle, incluant un bureau de services municipaux et un poste de police de quartier, de même que plusieurs équipements sportifs (aréna, patinoire et piscine extérieures, etc.). Certains des bâtiments nécessitent toutefois des travaux de rénovation.

Quant aux espaces publics et naturels, ceux-ci sont concentrés au sud (parc Laval-Ouest) et à l'ouest, en périphérie immédiate du pôle (où l'on retrouve des berges accessibles à la population). Le parc linéaire riverain bordant la rue Riviera, ainsi que la rue elle-même, représentent un très fort potentiel de réaménagement, alors qu'ils jouent déjà le rôle d'une promenade pour les résidents du secteur. Le noyau central du pôle, à proximité du secteur commercial, comporte un espace public structurant malgré sa petite superficie, le parc Ringuet, qui est très fréquenté par les résidents. Cet espace, en conjonction avec la bibliothèque Philippe-Panneton qui y est adjacente, joue un rôle important de liant entre les différentes composantes du pôle.

Mobilité

La localisation du pôle Arthur-Sauvé en fait un rouage crucial pour les transports dans l'ouest de l'île. Arrimé à la couronne nord, il relie directement les automobilistes vers les gares de Sainte-Dorothée et Bigras ou encore vers le centre-ville de Laval par le biais de l'avenue des Bois et de l'autoroute 440, de même que les usagers de la STL vers les parcs industriels, le centre-ville et les stations de métro via les boulevards Dagenais Ouest et Curé-Labelle.

Comme pour plusieurs des autres pôles, la desserte en transports collectifs est adéquate pour les navetteurs qui se dirigent vers les points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant à l'intérieur des heures habituelles de travail, mais peu efficace pour ceux qui souhaitent prendre une correspondance vers une autre destination ou selon des horaires différents. Jouxtées aux lacunes en mobilier urbain et en infrastructures cyclables le long de l'axe principal Arthur-Sauvé, ces caractéristiques nuisent à l'adoption au quotidien des transports collectifs et actifs par les résidents du secteur. Cependant, il doit être noté que les rues locales, très étroites, donnent au quartier une échelle humaine qui contraste avec la vocation automobile de l'axe principal et offrent un milieu sécuritaire et agréable pour la promenade ou les déplacements actifs utilitaires.

Le pôle de quartier Sainte-Dorothée



Localisation

Petit noyau villageois à valeur patrimoniale, le pôle de quartier Sainte-Dorothée est situé le long de la rue Principale, de part et d'autre du boulevard de l'Hôtel-de-Ville. Il est encerclé au nord par la zone agricole permanente, et se trouve à égale distance des gares de train Sainte-Dorothée et Bigras à l'ouest et de l'autoroute 13 à l'est.

Forme et fonctions urbaines

Le tissu résidentiel du pôle est de faible densité, dominé par les habitations unifamiliales isolées ou jumelées. Des habitations multifamiliales de moyenne hauteur et fort gabarit sont cependant présentes dans la partie nord du pôle, sur l'ancien site de camping du Mont-Laval. De manière générale, les styles architecturaux, les gabarits, les hauteurs et les périodes de construction sont variés.

La vocation commerciale est concentrée sur la rue Principale, de part et d'autre de l'église Sainte-Dorothée, qui constitue le cœur du noyau patrimonial de l'ancien village. Bien que minimale et présentant des signes de dévitalisation, l'offre commerciale reste cependant adéquate, notamment en ce qui a trait aux services de proximité. La présence d'un centre commercial en bordure de l'A-13 nuit cependant au dynamisme commercial du pôle.

La vocation institutionnelle est diffuse à l'intérieur du pôle, mais suffisante pour répondre aux besoins du quotidien, à l'exception des équipements sportifs extérieurs, qui se résument essentiellement au terrain de baseball du parc Florent. En matière d'espaces publics, le parc Marcel-Gamache, bien que petit, est très bien aménagé et constitue un bel exemple d'espace public local à échelle humaine sur le territoire lavallois. Encadré par l'église et son parvis, la bibliothèque, le centre communautaire et des commerces, sa configuration et sa localisation lui permettent de participer efficacement à l'animation du pôle. Le secteur comprend également quelques parcs boisés bien aménagés (tels que le parc des Fleurs par exemple) et des espaces naturels forestiers protégés de grand potentiel (bois Sainte-Dorothée). L'accès à ces derniers est malheureusement parfois difficile ou peu mis en valeur. De plus, malgré un nombre important d'arbres

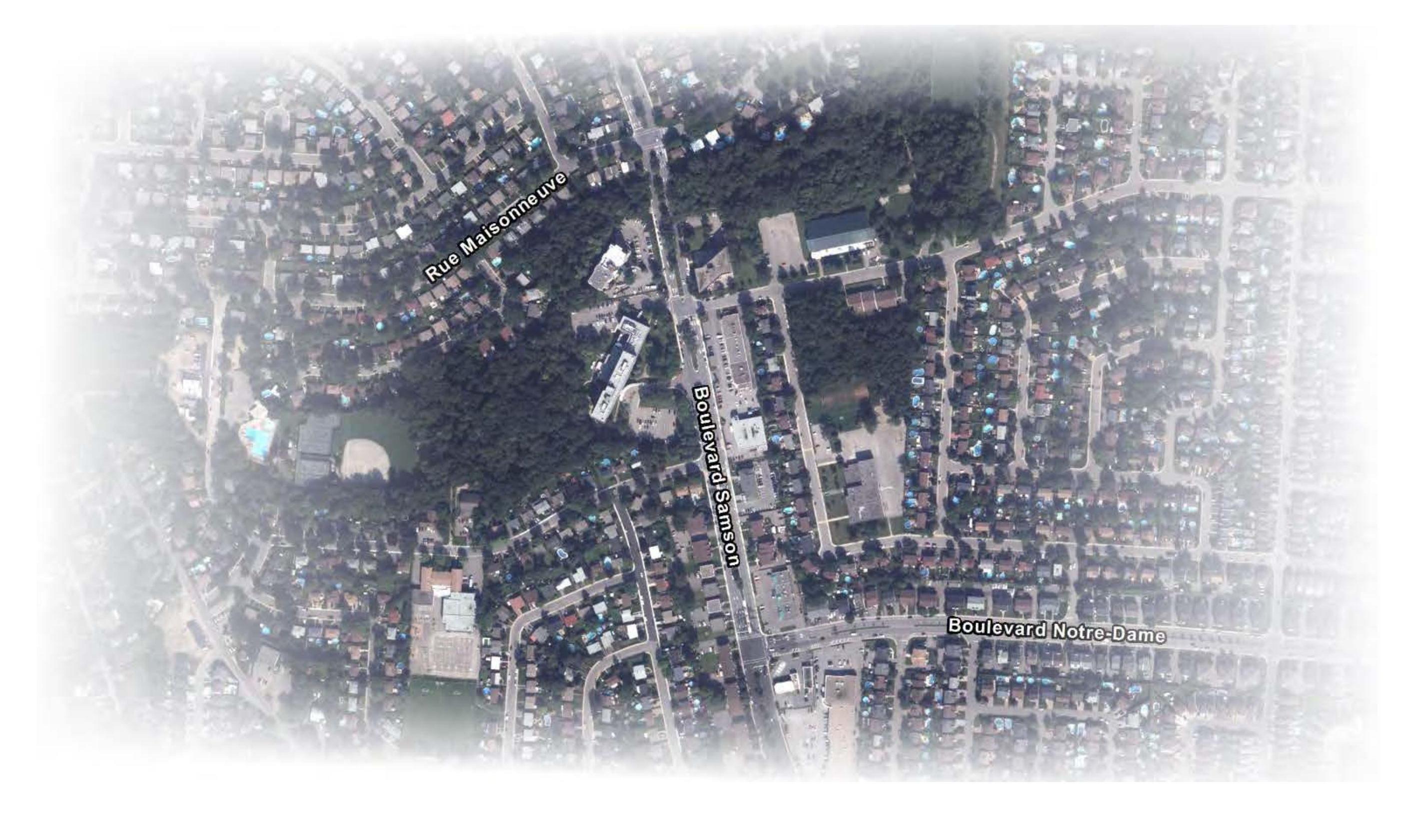
matures sur le domaine privé dans les secteurs plus anciens, la couverture de la canopée dans la partie nord-est mériterait d'être accrue.

Mobilité

La desserte du pôle en transport collectif est assurée par plusieurs circuits d'autobus empruntant la montée Gravel, la rue Principale et les boulevards Saint-Martin Ouest et de l'Hôtel-de-Ville. Ces circuits sont orientés vers les stations de métro Montmorency et Côte-Vertu ainsi que vers la gare de Bois-Franc. L'offre est adéquate considérant le caractère rural et excentré du secteur, mais ne peut être considérée comme structurante pour le moment. De plus, le mobilier urbain et les infrastructures destinées aux usagers sont insuffisants et n'ont pas tendance à inciter les résidents à utiliser des modes alternatifs à l'automobile, qui reste le moyen de transport quotidien dominant.

Le tracé des rues, pseudo-organique, comporte plusieurs culs-de-sac tout en restant raisonnablement perméable, et les voies locales très étroites, par le sentiment de sécurité qu'elles entraînent, favorisent les déplacements actifs et le confort des piétons et cyclistes. Les artères principales sont cependant aménagées de façon à prioriser l'automobile, et les infrastructures de transport actif sont déficientes le long des principaux axes structurants, soit la rue Principale et le boulevard de l'Hôtel-de-Ville.

Le pôle de quartier Samson



Localisation

Secteur périphérique suburbain relativement ancien, le pôle de quartier Samson est situé à l'ouest de l'A-13 et au sud du pôle patrimonial de Sainte-Dorothée. Son noyau se situe de part et d'autre du boulevard Samson, entre le boulevard Notre-Dame et la rue Maisonneuve.

Forme et fonctions urbaines

Comme plusieurs pôles, le tissu résidentiel de ce secteur est de faible densité. Il est dominé à l'ouest, à l'est et au nord par des habitations unifamiliales isolées construites dans les années 1960 et 1970. La partie est présente également un développement plus dense et compact ainsi que des vagues de construction plus récentes, qui s'échelonnent jusqu'au début des années 2000. Si la portion récente du tissu urbain présente une architecture plutôt homogène en bordure du boulevard Notre-Dame, l'ensemble se distingue de manière générale par son hétérogénéité architecturale, qui lui donne du caractère et de l'histoire.

L'activité commerciale est concentrée sur un court tronçon du côté est du boulevard Samson, sous la forme d'un centre commercial linéaire construite entre 1980 et 1990 et qui, par ses quelques locaux vacants, montre des signes de dévitalisation. L'offre de commerces de proximité est incomplète ou difficilement accessible en transport actif, notamment le principal marché d'alimentation. La présence d'un centre commercial de grande taille en bordure de l'A-13 nuit en partie à l'épanouissement commercial du pôle, dont l'offre présente cependant un potentiel intéressant de restructuration et redynamisation en conjonction avec celle du pôle de Sainte-Dorothée, le long du boulevard Samson et du boulevard de l'Hôtel-de-Ville ou de la montée Gravel afin de former un liant commercial entre les deux quartiers.

La vocation institutionnelle est concentrée à l'intérieur ou aux abords de la coulée verte centrale formée des parcs Sylvie à l'est et Couvrette à l'ouest. Ce vaste espace vert, qui longe le cours d'eau Papineau-Lavoie et mène à la berge Couvrette, comporte plusieurs espaces de jeu, plateaux sportifs et sentiers de promenade piétons et cyclables et constitue un très

bel exemple de percée végétale dans un milieu urbanisé à Laval. Son impact sur la qualité de vie des résidents du secteur et sur l'identité du pôle est fondamental, et cet environnement exceptionnel offre également un havre de biodiversité et un îlot de fraîcheur aux quartiers adjacents. Il doit cependant être noté qu'aucun espace public urbain d'intérêt ne ponctue la partie centrale du pôle, à proximité du secteur commercial. En effet, la configuration de ce dernier reste essentiellement destinée à l'automobile plutôt qu'à l'être humain, malgré la présence apaisante d'un îlot central planté le long du boulevard Samson qui permet de diminuer l'impact de la largeur importante de celui-ci.

Mobilité

La desserte en transport en commun est principalement assurée par des circuits d'autobus concentrés sur le boulevard Samson et orientés vers les stations de métro Montmorency et Cartier, ainsi que vers la gare de Sainte-Dorothée. Les fréquences de passage et les horaires sont adéquats. Bien que laissant place à l'amélioration, plusieurs interventions sur le domaine public ont également permis d'améliorer le confort des usagers des transports collectifs et actifs, incluant notamment des avancées de trottoirs à certaines intersections et des abribus à quelques stations. Les rues locales sont également dotées de trottoirs des deux côtés. Cependant, les pistes cyclables existantes sont destinées principalement à un usage récréatif, et l'aménagement de pistes utilitaires serait nécessaire afin d'inciter les résidents à privilégier ce mode de transport.

Le pôle de quartier Fabreville



Localisation

Situé au nord-ouest du territoire, le pôle de quartier Fabreville longe le boulevard Dagenais Ouest, principalement de part et d'autre de la montée Montrougeau. Le quartier desservi par ce pôle est enclavé à l'ouest et au sud par un canal de lignes de transport d'électricité à haute tension d'Hydro-Québec, et à l'est par un secteur industriel et commercial lourd.

Forme et fonctions urbaines

Encore une fois dominé par l'habitation unifamiliale isolée d'un étage, générant un tissu résidentiel de faible densité, le quartier comporte cependant des habitations multifamiliales le long du boulevard Dagenais Ouest. La diversité des typologies, des implantations et des styles architecturaux, de même que la complexité du tracé de son axe principal, auquel le quartier semble parfois tourner le dos, confère un style hétéroclite au secteur.

L'activité commerciale du pôle, dont l'essor remonte aux années 1960 à 1980, se concentre le long du boulevard Dagenais, principalement du côté nord. Bien que l'offre de commerces de proximité soit encore aujourd'hui complète et diversifiée, la présence de locaux vacants témoigne d'un essoufflement de ce tronçon qui s'explique en partie par la proximité de l'offre commerciale du boulevard Curé-Labelle.

La vocation institutionnelle du pôle est plus forte que sa vocation commerciale, mais également plus diffuse. Elle comprend principalement des équipements éducatifs, avec les parcs qui y sont rattachés. L'offre y est adéquate et comprend notamment une grande quantité de plateaux sportifs extérieurs de même qu'un aréna et deux piscines, l'une extérieure et l'autre intérieur (à l'école Poly-Jeunesse). La partie centrale du pôle ne présente pas d'espaces publics ni d'espaces verts pouvant contribuer aux rassemblements et aux rencontres, mais la largeur importante du boulevard Dagenais et de son îlot central planté donnent à cette voie un fort potentiel de réaménagement afin de rétablir l'échelle humaine, offrir des lieux d'échange et augmenter le sentiment de sécurité des résidents lorsqu'ils se déplacent à pied.

Mobilité

Le secteur est desservi en transports collectifs par des circuits d'autobus qui transitent sur le boulevard Dagenais, la montée Montrougeau et les rues Fleury et Christiane pour aller rejoindre la gare de Sainte-Dorothée à l'ouest et la station de métro Montmorency à l'est. Ce rabattement est efficace pour les travailleurs, mais reste peu structurant pour le territoire. Le mobilier et les aménagements pour les transports collectifs et actifs sont de plus absents ou peu conviviaux pour les piétons et les cyclistes (manque de trottoirs, réseau cyclable incomplet). La présence marquée de l'automobile sur le boulevard Dagenais accentue en outre le sentiment d'insécurité chez ces utilisateurs. Par ailleurs, la trame de rues locales, peu perméable, offre peu d'accès directs au boulevard Dagenais et décourage malheureusement les déplacements en transport actif, alors pourtant que la configuration, la largeur et les faibles débits de circulation automobile de ces rues confèrent aux piétons et cyclistes un certain sentiment de confort et de sécurité.

Le pôle de quartier Saint-Martin



Localisation

Le pôle de quartier Saint-Martin est situé au sud-ouest de l'île. Localisé de part et d'autre du boulevard Saint-Martin Ouest, principalement entre la rue Fafard et le boulevard Curé-Labelle, il constitue un ancien noyau villageois où subsistent certains bâtiments de grande valeur patrimoniale.

Forme et fonctions urbaines

Le tissu résidentiel, dont la diversité typologique est caractéristique des quartiers anciens, présente un mélange d'habitations unifamiliales, de plex et de bâtiments de plus grand gabarit (notamment des résidences pour personnes âgées et un CHSLD) donnant au secteur une densité légèrement supérieure à la moyenne des autres pôles de quartier. Alors que la partie ancienne du pôle présente un large éventail de styles architecturaux et d'implantations, la section plus récente affiche quant à elle une homogénéité relative. La hauteur des bâtiments oscille entre deux et sept étages.

La vocation commerciale, concentrée le long du boulevard Saint-Martin Ouest, montre par la présence de locaux vacants une certaine dévitalisation, mais conserve néanmoins une bonne diversité de commerces et services de proximité (boulangerie, marchés d'alimentation et dépanneurs, pharmacie, salons de beauté, etc.) de même que plusieurs restaurants et bureaux de professionnels (avocats, architectes et dentistes, notamment). Le pôle tire ainsi son épingle du jeu malgré la trame commerciale du boulevard Curé-Labelle qui, orientée sur l'automobile, draine la majorité des consommateurs du secteur. De plus, la poursuite du développement résidentiel ayant cours à l'ouest de la 100e Avenue, avec la diversité socio-économique qu'il apporte, pourrait favoriser une redynamisation économique de ce tronçon.

Le pôle comprend également plusieurs institutions structurantes telles que l'église Saint-Martin, cœur du noyau patrimonial, une école primaire et une école secondaire, une garderie ainsi que le CLSC du Ruisseau-Papineau. Malgré cela, l'offre reste incomplète avec l'absence d'un centre communautaire, aréna ou bibliothèque.

Le noyau dispose d'un espace vert semi-public de grande qualité, le parc de la Fabrique Saint-Martin, qui offre un espace à la fois récréatif, naturel et de socialisation intéressant.

Mobilité

La desserte en transport collectif est assurée par des circuits d'autobus empruntant le boulevard Saint-Martin Ouest et le chemin du Souvenir, en direction de la station de métro Montmorency. La trame de rues, ancienne et orthogonale, est plutôt perméable et les trottoirs, bien que minces, sont présents sur les deux côtés de presque toutes les voies. Le mobilier urbain et les autres aménagements visant les usagers des transports collectifs et actifs sont cependant déficients, en particulier le long du boulevard Saint-Martin.

Le pôle de quartier Chomedey



Localisation

Le pôle de quartier Chomedey est situé dans le secteur central de l'île Jésus, du côté ouest de l'autoroute des Laurentides, aux abords de l'intersection des boulevards Notre-Dame et Curé-Labelle.

Forme et fonctions urbaines

Le secteur est principalement caractérisé par des bâtiments commerciaux implantés en fond de terrain et dotés de stationnements en cour avant, ainsi que par des habitations multifamiliales de différents gabarits. L'ensemble immobilier Val-Martin, situé à l'est du boulevard Curé-Labelle de part et d'autre du boulevard Notre-Dame, est également un marqueur important du territoire avec sa structure inspirée des cités-jardins. La présence de ces différentes typologies multifamiliales permet à Chomedey de présenter une densité moyenne supérieure à l'ensemble des autres pôles de quartier et une relativement bonne diversité dans l'offre résidentielle, bien que celle-ci souffre de désuétude par endroits.

L'ensemble immobilier de Val-Martin fait par ailleurs l'objet d'une réflexion de la part de la Ville et des gouvernements provincial et fédéral quant à sa revitalisation, puisque plus de la moitié des immeubles y sont vacants en raison de problèmes d'insalubrité. La régénération des Immeubles Val-Martin fait d'ailleurs partie des quatre projets urbains structurants annoncés par la Ville. Cette opération urbaine d'envergure constitue un levier de redéveloppement majeur pour tout le territoire, justifiant l'identification d'un pôle dans ce quartier où la configuration des artères, le type et l'implantation de l'offre commerciale ainsi que la prépondérance de l'automobile exigeront des investissements particulièrement importants afin d'y rétablir l'échelle humaine et d'en améliorer la qualité de vie. Le boulevard Notre-Dame, à ce titre, sera l'objet d'un réaménagement dans le tronçon à l'est du boulevard Curé-Labelle dans le cadre des travaux de revitalisation de Val-Martin.

En ce qui concerne les activités commerciales, celles-ci sont principalement concentrées en bordure du boulevard Curé-Labelle, lequel accueille une importante circulation de transit. Cette offre est généralement orientée vers les

services et la restauration. En raison de la vocation principalement automobile du boulevard, cette offre se prête généralement assez mal à une consommation locale quotidienne, alors que ces besoins sont plutôt répondus par les commerces de proximité situés à l'intersection des boulevards Notre-Dame et Chomedey.

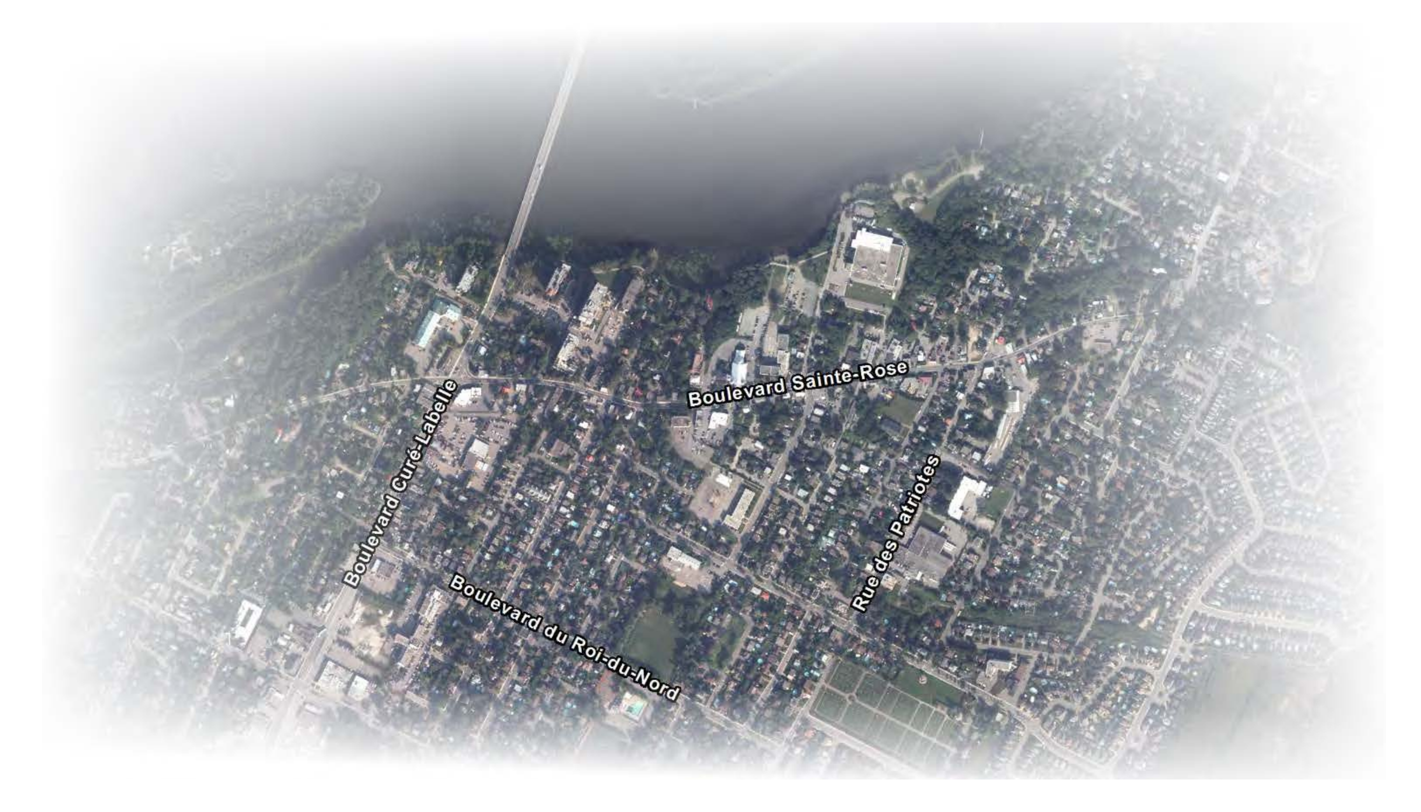
La vocation institutionnelle est plus complète. Plusieurs points de service de la Ville, des bureaux municipaux et un poste de police de quartier sont présents dans le secteur, de même que des installations sportives et des aires de jeu. Les organismes ont toutefois difficilement accès à des locaux de qualité situés à proximité de leur clientèle. Du côté des établissements d'éducation, on trouve notamment l'école primaire des Quatre-Vents, qui présente un indice élevé de défavorisation. En bordure du boulevard Curé-Labelle, enfin, se situe la Place des aînés, et plus au sud l'école secondaire Saint-Maxime.

Le paysage urbain du secteur est hétéroclite : les implantations et les revêtements sur le domaine privé sont très divers, et la répartition du couvert végétal est inégale. L'entrée de ville du secteur, le pont Lachapelle, présente un paysage minéral et une offre commerciale dévitalisée. La rivière pourrait constituer un atout plus attrayant, mais ses accès physiques comme visuels ne sont pas valorisés.

Mobilité

Plusieurs circuits d'autobus desservent le pôle, les axes Notre-Dame, De la Concorde et Curé-Labelle étant identifiés au PMAD comme des corridors de transport en commun métropolitain structurant en devenir. En ce qui concerne le transport actif, les rues sont pour la plupart bordées de trottoirs, et le secteur est traversé par plusieurs pistes cyclables. Néanmoins, sa connectivité est faible avec les quartiers adjacents et son réseau de transport actif est incomplet.

Le pôle de quartier Sainte-Rose



Localisation

Situé au centre-nord de l'île et bordé par la rivière des Mille Îles, le pôle de quartier Sainte-Rose est adjacent au boulevard Sainte-Rose, entre le boulevard Curé-Labelle et la rue des Patriotes.

Forme et fonctions urbaines

Noyau villageois ancien identifié comme ensemble patrimonial de portée métropolitaine au PMAD, le pôle Sainte-Rose regroupe plus d'une centaine de bâtiments inventoriés d'intérêt patrimonial variable qui, jumelés à l'étroitesse du boulevard Sainte-Rose, façonnent une ambiance et un paysage villageois typiques dont l'identité est immédiatement reconnue.

Le tissu résidentiel est de relativement faible densité mais de très grande diversité. On retrouve ainsi une panoplie de typologies résidentielles, de styles architecturaux, de hauteurs de bâtiment et d'époques de construction. Des plex côtoient autant les maisons canadiennes traditionnelles que les tours d'habitation.

La fonction commerciale est essentiellement concentrée le long du boulevard Sainte-Rose, entre le boulevard Curé-Labelle et la rue des Patriotes. L'offre y est diversifiée mais présente des signes de stagnation et se destine principalement au tourisme ou à la récréation plutôt qu'aux besoins du quotidien. L'approvisionnement en biens et services de proximité pour la population locale est complété par l'offre commerciale présente aux abords du boulevard Curé-Labelle, au sud du pôle. La présence de nombreux bureaux et cabinets professionnels génère en outre une densité d'emplois non négligeable dans le secteur.

Répartie à l'intérieur du pôle, l'offre institutionnelle est forte et diversifiée, avec une prédominance de services éducatifs (multiples écoles, bibliothèque municipale, garderies, centre jeunesse, etc.). La proximité de la rivière des Mille Îles permet également au pôle d'offrir des espaces verts de grande qualité qui sont soit déjà aménagés (tels que les tracés

piétons longeant la berge), soit présentant un très grand potentiel (comme les aires de stationnement situées à l'arrière de l'église de Sainte-Rose-de-Lima). De nombreux arbres matures, tant sur le domaine public que privé, contribuent également à la qualité esthétique et la convivialité des lieux. Les équipements sportifs, néanmoins, ne répondent pas aux besoins des citoyens, même si la présence de l'aréna Mike-Bossy, situé de l'autre côté de la voie ferrée à l'est du pôle, compense en partie cette lacune. Bien que situé légèrement à l'ouest du noyau du pôle, le Parc de la rivière des Mille-Îles, pour lequel un nouveau pavillon d'accueil comportant une offre muséale renouvelée est planifié, propose également des activités récréatives sur les deux rives qui contribuent à consolider l'attrait du secteur comme une destination récréotouristique d'échelle métropolitaine.

Malgré un certain dynamisme, Sainte-Rose est dotée d'une grande quantité d'attraits publics dont certains mériteraient d'être davantage exploités, tels que les abords de l'église Sainte-Rose-de-Lima, qui constitue déjà un espace public populaire, de même que le Centre d'interprétation de l'eau (C.I.EAU). Le projet de réaménagement de la Berge des baigneurs, actuellement en développement, permettra de consolider l'offre touristique et devrait susciter l'implantation de nouveaux commerces de proximité.

Mobilité

La desserte du pôle en transport en commun est assurée par plusieurs circuits d'autobus convergeant sur le boulevard Sainte-Rose et la rue des Patriotes, en direction des gares de Sainte-Rose (située tout près à l'est) et de Bois-Franc ainsi que des stations de métro Montmorency, Cartier et Côte-Vertu. Comme la plupart des vieux quartiers, la trame de rues est plutôt perméable. Avec des trottoirs généralement présents des deux côtés et la présence de voies et pistes cyclables, le secteur est globalement aménagé de manière à favoriser les transports actifs. Par sa configuration et sa largeur, le boulevard Sainte-Rose exige quant à lui un partage de la voie entre les différents modes de transport qui peut autant, en été, favoriser l'apaisement de la circulation ((alors que l'achalandage touristique et commercial y est plus important) que, en hiver, causer un certain inconfort pour les piétons.

Le pôle de quartier Duvernay



Localisation

Le pôle de quartier Duvernay est localisé de part et d'autre du boulevard de la Concorde Est, au centre-sud de l'île, principalement entre les rues Champlain et Lesage.

Forme et fonctions urbaines

Comme souvent, l'habitation unifamiliale isolée domine le paysage urbain de ce pôle, entraînant une relativement faible densité du cadre bâti en dehors des abords du boulevard de la Concorde, qui présentent des formes d'habitations de plus gros gabarit. Si l'implantation est homogène, les styles architecturaux diversifiés s'expliquent par un large éventail d'époques de construction. Également, l'apparition d'habitations unifamiliales de grande valeur, qui traduit une tendance à l'embourgeoisement du secteur et à l'augmentation des gabarits et des hauteurs pour cette typologie, a pour effet de diversifier les prix de l'offre résidentielle.

L'offre commerciale est concentrée sur un court tronçon du boulevard de la Concorde Est. Ce noyau commercial date des années 1960 et présente une offre élargie de commerces couvrant l'ensemble des besoins du quotidien (épicerie, SAQ, pharmacies, banques, cafés et restaurants, etc.) ainsi que des immeubles de bureaux. La proximité du mégacentre Val-des-Brises, à l'intersection des autoroutes 19 et 440, amène une offre commerciale complémentaire, qui entre toutefois en concurrence avec les commerces localisés dans le pôle. L'impact du processus d'embourgeoisement qui semble avoir cours sur la vitalité et la structure de l'offre commerciale du secteur reste à déterminer.

L'offre institutionnelle est adéquate malgré la position excentrée de l'aréna, de l'école secondaire et du centre communautaire. La présence d'équipements sportifs est insuffisante : ce sont pour l'essentiel des terrains de baseball et une piscine (en plus de l'aréna). Les équipements institutionnels se concentrent principalement le long du boulevard de la Concorde, à l'exception des écoles primaires, réparties à l'intérieur du secteur.

La principale lacune de ce pôle se situe dans sa carence en espaces publics et verts : l'îlot central est peu mis en valeur et la berge au sud n'est pas aménagée de manière à favoriser son accès et son utilisation par les citoyens. La proximité du Centre de la nature et du boisé Papineau, à l'extérieur du pôle, de même que celle des arbres matures à grand déploiement et du cimetière boisé pallient en partie cette lacune. Aucun espace public urbain ne participe à l'animation de ce pôle.

Mobilité

La desserte en transport collectif est assurée par des circuits d'autobus qui transitent sur le boulevard de la Concorde Est et se dirigent vers les trois stations de métro. Leur fréquence et horaires sont adéquats et presque structurants, favorisant le recours à ce mode de transport même si le mobilier et les infrastructures visant à assurer le confort et la sécurité des usagers pourraient être améliorés significativement. La place prépondérante accordée à l'automobile et les aménagements peu conviviaux (largeur de l'artère, étroitesse des trottoirs, stationnements en cour avant, etc.) sur le boulevard de la Concorde Est entretiennent cependant un sentiment d'inconfort chez les piétons et les cyclistes.

Le pôle de quartier Saint-Vincent-de-Paul



Localisation

Situé au sud-est de l'île, le pôle de quartier Saint-Vincent-de-Paul se déploie de part et d'autre du boulevard Lévesque Est, à l'est de la R-125 et en bordure de la rivière des Prairies. Important noyau villageois à valeur patrimoniale supérieure, Saint-Vincent-de-Paul est identifié comme ensemble patrimonial de portée métropolitaine au PMAD.

Forme et fonctions urbaines

Comme les styles architecturaux et les implantations, les typologies y sont variées : habitations unifamiliales, duplex, triplex, formes plus denses le long du boulevard Lévesque Est et habitations pour personnes âgées en nombre important. Ces variations peuvent parfois entraîner des défis de cohérence, tels que l'intégration de bâtiments de grand gabarit ou d'inspiration contemporaine dans le tissu urbain ancien du pôle. Compact, le cadre bâti reste de manière générale de faible à moyenne densité et hauteur, la majorité des immeubles faisant moins de cinq étages. Le quartier est également marqué par la présence de l'ancien pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, reconnu comme lieu historique national du Canada, ainsi que par les autres ensembles de propriété fédérale (établissement de détention Leclerc, centre de formation, etc.). Le gouvernement fédéral, qui possède la totalité des vastes terrains occupés par ces établissements, demeure donc un intervenant majeur dans le secteur ainsi qu'un partenaire essentiel pour la Ville dans le contexte de la revitalisation du site du vieux pénitencier, dont les activités ont cessé en 1989 et qui présente un potentiel de redéveloppement extrêmement important et structurant pour le quartier.

Le cœur de la vocation commerciale du pôle est légèrement périphérique à ce dernier, étant situé à l'intersection des boulevards de la Concorde et Lévesque, où l'on trouve une gamme complète de commerces de proximité qui bénéficient d'un achalandage soutenu. Une offre diffuse est également présente le long du boulevard Lévesque Est, en direction du noyau villageois. Toutefois, le grand nombre de locaux à louer et la faible valeur ajoutée des commerces existants sont des signes importants de la dévitalisation commerciale dont est victime le cœur du pôle.

Les équipements institutionnels sont présents en grand nombre, avec notamment deux écoles primaires (une de langue française et une de langue anglaise), une école secondaire privée (collège Laval), un centre communautaire et de loisirs, un CLSC, le théâtre Marcellin-Champagnat et une garderie. Les installations sportives du collège Laval complètent l'offre au sein du pôle. Le secteur ne comprend toutefois pas de bibliothèque municipale et, de manière plus importante, reste faiblement pourvu en espaces publics, malgré le potentiel offert en particulier par les vastes berges bordant le quartier. À ce titre, le pôle présente plusieurs accès potentiels à la rivière des Prairies, mais les aménagements sont minimaux ou inexistants. L'interface avec ce cours d'eau mériterait d'être mise en valeur, tout comme les abords de l'église Saint-Vincent-de-Paul et du vieux pénitencier.

Mobilité

La desserte en transport collectif est assurée par des circuits d'autobus convergeant sur le boulevard Lévesque Est en direction des stations de métro de la Concorde, Montmorency et Henri-Bourassa. Le mobilier urbain et les autres aménagements sont minimalistes. À l'exception de trottoirs étroits, les infrastructures de transport actif sont insignifiantes dans le secteur. La compacité du cadre bâti, l'étroitesse des rues et leur encadrement peuvent néanmoins atténuer le sentiment d'inconfort des piétons et permettent de limiter l'amplitude des interventions nécessaires à l'aménagement d'espaces à échelle humaine.

Le pôle de quartier Saint-François



Localisation

Situé à la pointe est de l'île Jésus, le long de la montée du Moulin, le pôle de quartier Saint-François est un secteur périphérique relativement ancien et discontinu du tissu urbain principal, caractérisé par la ruralité de son environnement.

Forme et fonctions urbaines

Principalement occupé par des habitations unifamiliales d'un étage, le pôle est caractérisé par deux vagues de développement : une première phase s'étant surtout réalisée entre 1950 et 1970, et une seconde entre 1980 et 1990. L'occupation agricole de ce secteur remonte cependant à bien plus loin, au 18e siècle. Bien qu'excentré, Saint-François est typique de plusieurs pôles de quartier et de la vaste majorité des développements d'après-guerre : la densité résidentielle y est plutôt faible et l'implantation et la typologie des bâtiments sont homogènes. Quant à leur architecture, elle est généralement cohérente mais offre souvent des variations significatives d'une maison à l'autre. L'urbanisation de la périphérie ouest du pôle affiche une densité plus élevée ainsi qu'une architecture encore plus homogène.

La vocation commerciale est concentrée dans deux secteurs qui répondent à l'ensemble des besoins du pôle en services de proximité, soit la partie centrale, avec son centre commercial à l'intersection de la montée du Moulin et de la rue de l'Église, et la partie ouest, correspondant au tronçon commercial du boulevard Lévesque Est, entre les rues Aline et de l'Harmonie. On observe une redynamisation du secteur ouest, en parallèle avec le développement résidentiel, tandis que le partie centrale reste pour le moment stable, mais sans signe évident de dévitalisation. La *strip* commerciale située au nord du pôle, à l'intersection de la montée du Moulin et du boulevard Marcel-Villeneuve, fait par contre clairement état d'un manque de dynamisme et semble mûre pour un redéveloppement, qui pourrait se manifester conjointement avec le développement des vastes espaces vacants situés en face, de l'autre côté de la montée du Moulin.

L'offre institutionnelle est diffuse. La position excentrée de la bibliothèque (au nord, à l'intérieur du centre commercial dévitalisé) par rapport au noyau du pôle de quartier limite son accessibilité et son effet structurant sur le milieu. On ne

trouve en outre aucun bâtiment municipal pour répondre aux besoins des citoyens, le centre communautaire Saint-Noël-Chabanel étant fermé. Les espaces publics sont situés principalement dans le secteur nord, où l'on retrouve également une excellente offre en plateaux et équipements sportifs, mais l'on retrouve également dans la partie sud du pôle la berge du Vieux-Moulin, qui offre un espace vert de qualité dans la continuité de l'axe du pôle. Bien que plusieurs rues publiques se rapprochent des berges à l'est de la montée du Moulin, ces espaces ne sont pas aménagés et mériteraient d'être mis en valeur. L'accès limité aux berges est problématique et celles-ci nécessiteraient d'être davantage mises en valeur. L'identité à la fois riveraine et agricole du secteur, symbolisée par le moulin (aujourd'hui disparu), gagnerait ainsi à être réaffirmée par des aménagements publics.

Mobilité

La desserte en transport en commun du pôle Saint-François est assurée par des lignes d'autobus concentrées le long de la montée du Moulin et du boulevard Lévesque Est. Elles sont orientées vers les stations de métro Radisson et Henri-Bourassa à Montréal, et Cartier à Laval. Les aménagements touchant les transports collectifs et actifs sont modestes sur les rues locales (peu d'abribus, trottoirs souvent absents, aucune piste cyclable), mais adéquats (bien que parfois discontinus) le long de la montée du Moulin. Les rues locales étroites, où la circulation est très faible, permettent néanmoins très bien aux piétons et cyclistes de circuler de manière sécuritaire et confortable, exception faite de la période hivernale. Le secteur reste cependant largement desservi par l'automobile, plus adapté à l'éloignement et la faible densité de ce pôle.

2.4.3.4 ARTÈRES STRUCTURANTES

Les artères structurantes regroupent les boulevards Dagenais, Saint-Martin, Notre-Dame, de la Concorde, des Laurentides, Le Corbusier, Curé-Labelle ainsi qu'Arthur-Sauvé et le tronçon ouest de l'avenue des Bois *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).* Ces artères ont été identifiées soit en raison de la portée régionale de leur trame commerciale (comme pour les boulevards des Laurentides, Curé-Labelle et Saint-Martin tel que présenté à la section 2.3.3) soit en raison de l'importance du lien qu'elles constituent entre les autres composantes du territoire, telles que les infrastructures de transport en commun métropolitain structurant, les pôles de quartier et le centre-ville. Plusieurs de ces artères structurantes montrent des signes de dévitalisation et comportent des aménagements de faible qualité, axés principalement sur l'automobile. Le caractère hétéroclite de l'architecture et de la forme urbaine, l'absence d'échelle humaine, la surabondance de l'affichage, l'omniprésence d'un environnement minéralisé et le faible encadrement de la voie publique contribuent notamment à leur dégradation visuelle. À ce titre, le PMAD identifie plus particulièrement les boulevards des Laurentides et Curé-Labelle comme étant des sites vulnérables, dont les espaces commerciaux nécessiteraient d'être consolidés et dont les activités devraient être diversifiées. De plus, une réflexion s'impose sur l'intégration de modes de transport collectif et actif efficaces ainsi que d'aménagements urbains mieux adaptés aux différents usagers de la voie publique, afin de transformer progressivement ces espaces de transit automobile en des milieux de vie à échelle humaine.



Boulevard des Laurentides

2.4.4 TERRAINS STRUCTURANTS À CONSTRUIRE ET À TRANSFORMER

Les sites disponibles pour le développement, le redéveloppement et l'optimisation du territoire représentent le potentiel d'urbanisation total de Laval estimé d'après les informations disponibles en juillet 2017. La gestion adéquate de leur développement ou redéveloppement, dans le temps comme dans l'espace, constitue un enjeu de taille pour la prospérité de Laval ainsi que le maintien de ses territoires naturels et agricoles.

Pour illustrer une nouvelle façon de concevoir et d'aménager l'espace urbanisé, des expressions comme « construire la ville sur la ville » ou « retisser la ville » ont été créées. Cette nouvelle approche consiste essentiellement à privilégier le redéveloppement de secteurs déjà urbanisés plutôt que le développement de secteurs vacants, en misant notamment sur la compacité du cadre bâti plutôt que sur l'étalement urbain. Cette avenue devra être prise en compte dans la transformation des secteurs occupés et guidera, comme l'indiqueront les chapitres suivants, la gestion du développement des terrains structurants à construire et à transformer.

2.4.4.1 TERRAINS STRUCTURANTS À CONSTRUIRE

Les terrains vacants structurants de vocations résidentielle, commerciale (incluant les bureaux) et industrielle disponibles à terme[108] pour le développement occupent collectivement une superficie de 1 570 hectares, ce qui représente 8,9 % de la superficie du périmètre d'urbanisation[109]. Ils sont illustrés à la carte 2-47 et au tableau 2-49.

L'inventaire des terrains structurants à construire a été réalisé en identifiant l'ensemble des terrains vacants et en retranchant les terrains ou les parties de terrain :

- dont la superficie collective est inférieure à 0,5 hectares[110] ;
- qui sont situés en zone agricole ;
- qui constituent des milieux d'intérêt protégés ou dotés d'une désignation officielle de conservation par le gouvernement provincial ;
- qui sont voués à des fins de conservation et de mise en valeur des milieux naturels (bois d'intérêt, grand milieu humide) par la Ville de Laval ;
- qui sont grevés d'une compensation ou d'une servitude environnementale notariée ;
- qui sont situés en zone de grand courant (0-20 ans) d'une plaine inondable ;
- qui sont voués à des fins publiques (bassins de rétention, parcs, pistes cyclables, etc.).

Tableau 2-49 : Terrains structurants à construire selon la vocation future du terrain

VOCATION FUTURE DU TERRAIN	SUPERFICIE TOTALE DES TERRAINS STRUCTURANTS À CONSTRUIRE (ha)
Résidentielle	856
Commerciale	287
Industrielle	427
Total	**1 570**

Source : Service de l'évaluation et Service de l'urbanisme de la Ville de Laval, juillet 2017. Répartitions établies à partir des grandes affectations proposées au chapitre 4.

---

[108] L'expression « à terme » signifie que sont considérés l'ensemble des terrains structurants identifiés, en faisant abstraction des contraintes à l'urbanisation et d'un horizon temporel de développement. Ces facteurs seront abordés au chapitre 5 sur les stratégies de gestion du territoire.

[109] Le territoire inclus dans le périmètre d'urbanisation a une superficie de 175,5 km², soit 17 550 hectares.

[110] Les regroupements de terrains vacants adjacents dont la superficie combinée est supérieure à 0,5 hectares ont été conservés.

Ces superficies représentent l'ensemble des terrains théoriquement urbanisables. Certains parmi ceux-ci ne sont cependant pas immédiatement constructibles en raison de diverses contraintes de gravité variable qui peuvent être d'ordre naturel (présence de milieux humides), technique (contamination du sol), de tenure (terrains morcelés), d'insertion (proximité d'un usage incompatible avec la fonction souhaitée) ou infrastructurelles (absence de réseaux d'égouts ou d'aqueduc). Diverses stratégies visant à lever ces contraintes de développement sont cependant présentées au chapitre 3 sur le « Parti d'aménagement ».

Bien que les vocations résidentielle, commerciale et industrielle aient été scindées afin de faciliter la lecture et l'interprétation des données, il est entendu – et sera discuté dans les chapitres suivants – que la mixité des activités, notamment verticale (c'est-à-dire à l'intérieur d'un même bâtiment), est privilégiée sur le territoire, plus spécifiquement dans les aires TOD, les pôles de quartier et le long des artères structurantes. Une proportion significative des espaces associés aux vocations résidentielle et commerciale sera ainsi, dans les faits, associée à une vocation mixte pouvant accueillir autant des activités résidentielles que commerciales et même, lorsqu'elles sont compatibles, des activités industrielles légères.

2.4.4.2 Terrains structurants à transformer

Les terrains structurants à transformer de vocations résidentielle, commerciale et industrielle disponibles pour le redéveloppement occupent collectivement une superficie de 1 333 hectares[111]. Ceci représente 7,6 % de la superficie du territoire située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Comme les terrains structurants à construire, les terrains structurants à transformer sont présentés à la carte 2-47 et au tableau 2-50.

L'identification des terrains structurants à transformer, à vocations résidentielle et commerciale, a été effectuée en sélectionnant l'ensemble des terrains pour lesquels la valeur du bâtiment est inférieure à la valeur du terrain sur lequel ils sont construits dans une proportion supérieure à 10 %, puis en retranchant les terrains ou parties de terrain :

- dont la superficie collective est inférieure à 0,5 hectares[112] ;
- qui sont situés en zone agricole permanente ;
- qui sont situés en zone de grand courant (0-20 ans) d'une plaine inondable (et donc non constructible) ;
- qui sont situés dans un secteur patrimonial ;
- qui sont voués à des fins publiques (bassins de rétention, parcs, pistes cyclables, emprises autoroutières, etc.).

Pour les terrains à vocation industrielle, l'identification des terrains structurants à transformer s'appuie sur la sélection des terrains dont :

- la valeur du bâtiment est inférieure à 500 $ le mètre carré de superficie de plancher ;
- la superficie de terrain est supérieure à 0,5 hectare ;
- l'âge apparent du bâtiment est inférieur à l'an 2000.

Finalement, certains terrains ont été ajoutés afin de tenir compte :

- des secteurs de planification détaillée (programmes particuliers d'urbanisme), où des interventions règlementaires ou d'aménagement susceptibles d'accélérer le redéveloppement ;
- des corridors de transport en commun structurants qui, par l'âge des bâtiments et l'intention de densification, seront soumis aux mêmes pressions foncières que les programmes particuliers d'urbanisme ;

---

[111] Cette superficie comprend les inclusions agricoles situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à l'extérieur de l'affectation Conservation, qui totalisent une superficie de 127 hectares. Ces inclusions ont été intégrées aux calculs en raison de leur potentiel de requalification, compte tenu de la possibilité pour les propriétaires de ces terrains d'obtenir de la CPTAQ de les libérer de leur statut particulier au regard de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1).

[112] Les regroupements de terrains à transformer adjacents dont la superficie combinée est supérieure à 0,5 ha ont été conservés.

- de certains espaces représentant de grands potentiels de requalification mais qui par leur nature particulière passent au travers des filtres de la méthodologie retenue (golfs, grandes aires de stationnement de surface[113], etc.).

Tableau 2-50 : Terrains structurants à transformer selon la vocation future du terrain

VOCATION FUTURE DU TERRAIN	TERRAINS STRUCTURANTS A TRANSFORMER[114] (ha)
Résidentielle	863
Commerciale	204
Industrielle	266
Total	**1 333**

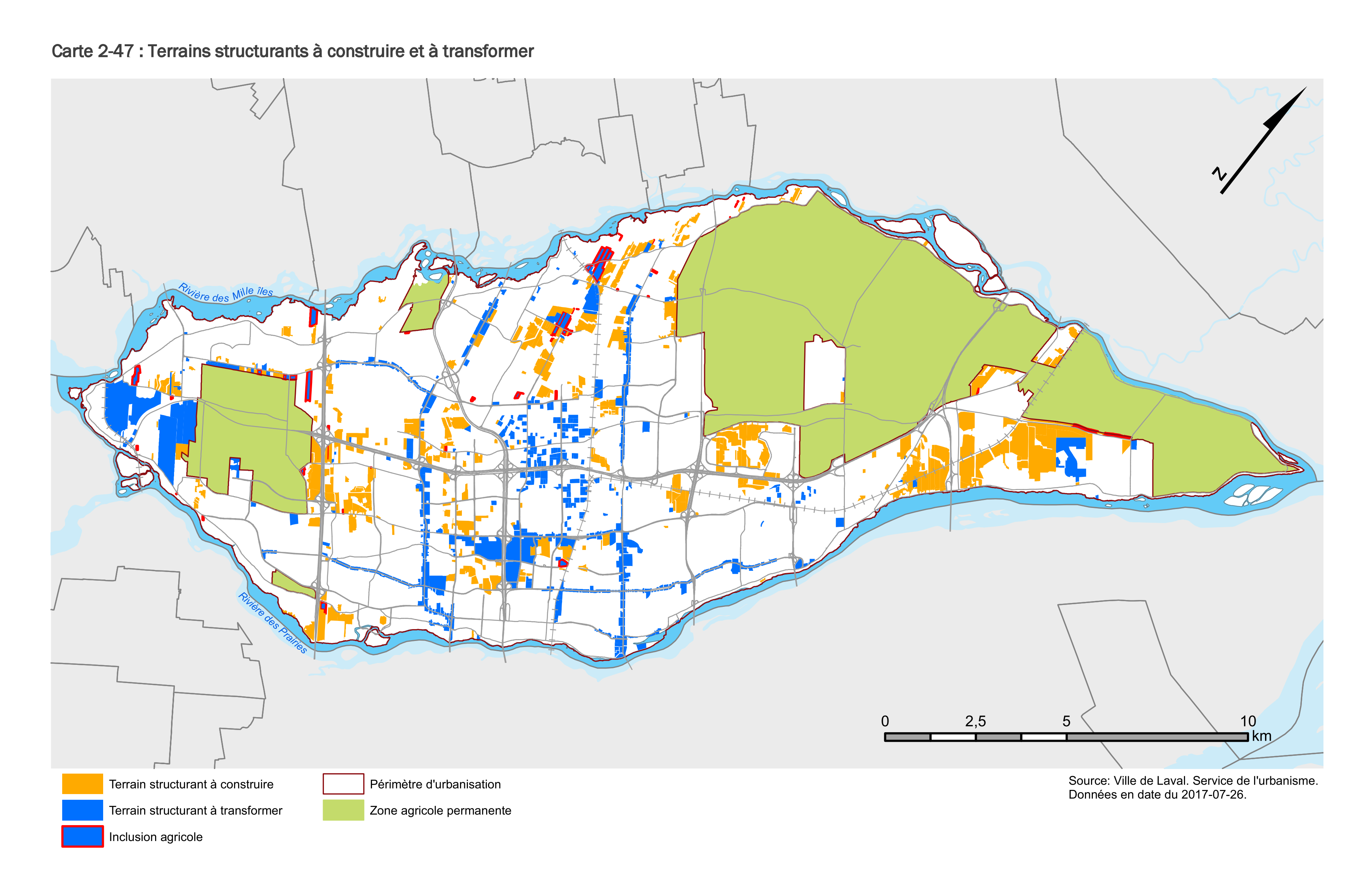
Source : Ville de Laval, juillet 2017. Données établies selon les grandes affectations décrites au chapitre 4.

Il est à noter que plusieurs terrains se situent dans des secteurs où des mesures compensatoires sont requises pour limiter l'accroissement des surverses et où la capacité du réseau infrastructurel existant est limitée, ce qui constitue une contrainte au redéveloppement. Afin de pallier cette situation, la Ville a déjà pris certaines mesures visant à permettre la réalisation de projets de redéveloppement, notamment par le processus de révision des plans directeurs des réseaux d'aqueduc et d'égout et la réalisation de travaux d'amélioration de la capacité des infrastructures dans les quartiers voués à une transformation.

[113] Ces stationnements font référence, notamment, aux stationnements incitatifs des stations de transport en commun ainsi qu'aux stationnement des grands complexes commerciaux qui présentent un important potentiel d'intensification de l'occupation du sol et de consolidation du tissu urbain.

[114] Le total de la superficie des terrains structurants à transformer comprend les inclusions agricoles dont la vocation future du terrain est attribuée en fonction des affectations décrites au chapitre 4.

Carte 2-47 : Terrains structurants à construire et à transformer



2.5 PATRIMOINE CULTUREL

Le patrimoine culturel englobe les ensembles construits tant urbains que ruraux, les lieux naturels et identitaires, ceux qui sont porteurs d'histoire ou qui ont une valeur archéologique. L'entrée en vigueur de la nouvelle Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, c. P-9.002) témoigne de l'élargissement de la notion de patrimoine au fil des années ; celle-ci inclut désormais les paysages culturels patrimoniaux, le patrimoine immatériel ainsi que les personnages, les événements et les lieux historiques. À ce titre, le patrimoine historique, architectural, archéologique, naturel et ethnologique ainsi que les paysages de l'île Jésus constituent une richesse en soi.

La sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine culturel s'avèrent rentables à bien des égards pour une communauté. Ainsi, la revitalisation des secteurs traditionnels consolide leur position économique, donne un nouvel essor à la vie communautaire et soutient la vitalité culturelle du milieu. Ces lieux d'intérêt historique, architectural, naturel ou archéologique possèdent une valeur éducative majeure étant donné qu'ils agissent comme des reflets de l'évolution de la ville, de son histoire, du mode de vie et des habitudes des citoyens d'antan, et contribuent à entretenir la mémoire collective et à développer chez les résidents d'aujourd'hui et de demain un sentiment d'appartenance et de fierté. De plus, ils possèdent un potentiel récréotouristique, surtout s'ils sont valorisés selon l'approche intégrée mettant en relation les différentes dimensions du patrimoine bâti, naturel et paysager, telle que prescrite à l'objectif 3.3 du PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal.

2.5.1 PATRIMOINE BÂTI

La pression du développement et le remplacement progressif des structures vétustes mettent en péril le caractère patrimonial des aires d'intérêt historique sur le territoire de Laval. Déjà, avec la forte urbanisation des deux dernières décennies, quelques secteurs ont perdu leur aspect d'origine, par exemple le long des rivières des Prairies et des Mille Îles, où l'on trouve encore quelques bâtiments d'intérêt. Il en est de même de quelques rangs qui ont subi d'importantes transformations au cours des dernières décennies, tels que le chemin du Souvenir à Saint-Martin, le boulevard Dagenais, le chemin de la Petite-Côte, le boulevard Cléroux et la rue Principale à Sainte-Dorothée.






Cartes postales historiques de Sainte-Rose et de Saint-Vincent-de-Paul

Plusieurs inventaires des bâtiments d'intérêt patrimonial ont été réalisés sur le territoire lavallois. L'étude patrimoniale réalisée en 1981 par Pluram Inc. a contribué à approfondir les connaissances relatives au développement historique et architectural de l'île Jésus. Dans le cadre de cette étude, un inventaire a permis de répertorier près de 1 900 bâtiments domestiques et structures diverses d'intérêt patrimonial. Une analyse de la qualité architecturale du patrimoine immobilier relevé a également été effectuée. Cette étude a permis de déterminer les secteurs à valeur patrimoniale et les bâtiments à valeur patrimoniale à l'intérieur de ces secteurs. La détermination de ces secteurs et bâtiments a conduit, en 1997, à la modification de la réglementation municipale pour y inclure des dispositions de contrôle architectural, par le biais de plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) spécifiques aux territoires patrimoniaux à caractère urbain (Sainte-Rose, Saint-Vincent-de-Paul, village de Saint-Martin, Sainte-Dorothée et Saint-Elzéar/des Laurentides) et aux territoires patrimoniaux à caractère rural (boulevard des Mille-Îles/terrasse Coutu, boulevard des Mille-Îles et avenue des Perron) décrits dans les pages suivantes115 et identifiés à la carte 2-48. Il est à noter qu'une mise à jour de cet inventaire est en cours de réalisation.

2.5.1.1 TERRITOIRES PATRIMONIAUX À CARACTÈRE URBAIN

Le village de Sainte-Rose et l'archipel de la Rivière-des-Mille-Îles

L'intérêt patrimonial du village de Sainte-Rose réside avant tout dans la concentration de bâtiments anciens attestant de l'apparition du noyau villageois dans la deuxième moitié du 18e siècle. Près de 200 bâtiments d'intérêt témoignent de techniques de construction anciennes. Ces derniers sont implantés le long du boulevard Sainte-Rose et sont regroupés particulièrement aux abords de l'intersection de celui-ci avec le boulevard Curé-Labelle et la rue des Patriotes. Plusieurs bâtiments témoignent également de la présence de la villégiature dans le secteur. L'église Sainte-Rose-de-Lima occupe une place prépondérante dans le paysage et le développement du village. Elle domine le noyau institutionnel, qui compte aussi la place de l'église, le presbytère, l'ancien couvent des Sœurs de Sainte-Croix, l'école Villemaire, l'ancienne maison du bedeau ainsi que la première école du village.

Le village de Sainte-Rose, ainsi que l'archipel de la Rivière-des-Mille-Îles qui se situe en partie aux abords de ce même village, font partie des ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain, tel qu'indiqué à la carte 2-48.

L'archipel de la Rivière-des-Mille-Îles englobe une trentaine d'îles boisées et offre un paysage de forêt luxuriante. Cet ensemble patrimonial de portée métropolitaine est la principale zone de récréation de la rivière des Mille-Îles et offre un potentiel élevé pour le développement de projets de protection et de mise en valeur.

Le village de Saint-Vincent-de-Paul

L'évolution de ce noyau villageois a été marquée par l'implantation en 1873 du premier pénitencier fédéral, ainsi que par ses agrandissements successifs qui ont contraint et orienté le développement du secteur. Le long du boulevard Lévesque, entre la montée Saint-François et la rue Desnoyers, on trouve ainsi une concentration remarquable de bâtiments d'une grande variété témoignant des diverses périodes de développement du village. Les rues Desnoyers, du Collège et de la Fabrique comptent des bâtiments construits dans les années 1935-1945, très similaires aux constructions de la même époque dans le Plateau-Mont-Royal, à Montréal. Quant à l'avenue Bellevue, elle se distingue par la présence de plusieurs villas témoignant du développement de la villégiature à partir du premier quart du 20e siècle.

Le village de Saint-Vincent-de-Paul fait partie des ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain, comme le montre la carte 2-48.

---

[115] L'évaluation des territoires d'intérêt patrimonial repose sur des critères portant sur les caractéristiques intrinsèques des bâtiments d'intérêt qui s'y trouvent, mais aussi sur les aspects qualitatifs de leur environnement. Ces critères touchent la concentration de bâtiments d'intérêt, l'homogénéité et la diversité du cadre bâti, l'état général des bâtiments, la présence d'événements architecturaux exceptionnels, l'intérêt historique du site, la complémentarité avec d'autres composantes fortes du paysage et le potentiel de mise en valeur.

La place de l'église du village de Sainte-Dorothée

En 1869, le territoire de Sainte-Dorothée a été érigé simultanément en tant que municipalité et paroisse catholique. Au fil des ans, le développement des cultures maraîchères et la proximité de Montréal, entre autres, lui ont assuré une certaine prospérité. Un centre villageois s'est développé autour de l'église paroissiale, où l'on trouvait notamment des commerces et des auberges.

La place de l'église du village de Saint-Martin

La municipalité de paroisse de Saint-Martin s'est développée d'abord comme secteur rural. Son centre principal était le village de Saint-Martin, qui comptait en 1856 une quarantaine de maisons habitées, organisées autour de l'église paroissiale. Ce noyau villageois est caractérisé par une concentration de bâtiments institutionnels, soit l'ancien couvent des Sœurs de Sainte-Croix (CLSC du Ruisseau-Papineau) et l'ancien noviciat des Pères blancs (CHSLD Saint-Jude).

La place de l'église au coin du rang Saint-Elzéar Ouest et du boulevard des Laurentides

L'ancien village de Saint-Elzéar était situé approximativement au coin des boulevards des Laurentides et Saint-Elzéar, près de l'église paroissiale. L'église est toujours présente sur le site. Toutefois, les bâtiments patrimoniaux autrefois répertoriés à cet endroit ont été démolis ou ont subi d'importants travaux qui ont détérioré leurs caractéristiques d'origine.

2.5.1.2 TERRITOIRES PATRIMONIAUX À CARACTÈRE RURAL

Le boulevard des Mille-Îles à la hauteur de la terrasse Coutu

Cet ensemble regroupe une vingtaine de demeures, dont plusieurs datent de la fin du 18e et du début du 19e siècle. Construites en bois ou en pierre, les maisons sont implantées le long du boulevard des Mille-Îles, relativement sinueux et étroit. Il s'agit d'un des ensembles les plus pittoresques et les mieux conservés de l'île. À l'extrême ouest, quelques maisons à toits mansardés datant de la fin du 19e siècle forment un sous-ensemble homogène. On trouve également dans le secteur plusieurs granges-étables et petites dépendances.

Le boulevard des Mille-Îles à la hauteur du pont de Terrebonne, village de Saint-François

L'est de l'île a accueilli les premières implantations de l'île Jésus, le long du boulevard des Mille-Îles, principalement entre la pointe est et la montée Masson. À proximité du pont de Terrebonne (pont Sophie-Masson), on observe une concentration plus forte de bâtiments d'intérêt, datant de la fin du 18e siècle jusqu'au début du 20e siècle. Ce secteur s'est développé principalement en lien avec l'aménagement de la montée Masson puis du premier pont de Terrebonne, et constitue une sorte de faubourg caractérisé par la présence de commerces.

Le boulevard des Mille-Îles à la hauteur du pont de Terrebonne, également identifié comme la Pointe est de l'Île de Laval au PMAD, fait partie des ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain, tel qu'indiqué la carte 2-48.

L'avenue des Perron (rang)

Ce secteur situé en zone agricole regroupe plusieurs bâtiments et structures d'intérêt datant de la seconde moitié du 18e siècle et du début du 19e et dont certains sont construits en pierre. Quelques dépendances, également en pierre (laiteries, cuisine d'été, grange), ainsi que plusieurs granges-étables viennent raffermir le caractère rural du secteur. La moitié de ces granges-étables possèdent un toit à versants asymétriques, ce qui représente une particularité commune aux rangs intérieurs de l'île Jésus. On y trouve aussi deux croix de chemin et une ancienne école de rang.

Récemment, un pré-inventaire du patrimoine architectural lavallois[116], réalisé à partir de l'inventaire de 1981, a permis de constater que 483 bâtiments ont disparu, ce qui représente plus de 25 % des bâtiments inventoriés en 34 ans. Ce constat illustre les impacts du développement et du redéveloppement sur le territoire lavallois, et démontre la nécessité d'améliorer l'intervention municipale à ce chapitre afin de préserver ce patrimoine.

Si plusieurs secteurs d'intérêt patrimonial sont présentement assujettis à des dispositions réglementaires par le biais d'un PIIA ayant notamment pour but de contrôler les travaux d'implantation, d'aménagement de terrain, ou de modification de la volumétrie d'un bâtiment, des matériaux de revêtement extérieur, de la toiture, des ouvertures, des saillies, des éléments décoratifs, etc., ces outils réglementaires ne tiennent pas compte des spécificités propres à chacun de ces territoires, qui répondent notamment à des logiques différentes de développement. De plus, la Ville ne dispose d'aucun règlement régissant la démolition d'immeubles. La mise en place d'un outil réglementaire visant le contrôle de la démolition des bâtiments patrimoniaux contribuerait à la préservation de ces témoins de l'histoire pour les générations futures et, ainsi, au renforcement de l'identité culturelle de la collectivité lavalloise.

2.5.1.3 Bâtiments inscrits au Registre du patrimoine culturel

Comme illustré sur la carte 2-48, six bâtiments lavallois sont inscrits au Registre du patrimoine culturel du Québec et classés immeubles patrimoniaux. Quatre (4) d'entre eux bénéficient d'une aire de protection, soit :

- la maison Therrien, située au 9770, boulevard des Mille-Îles, une demeure rurale d'inspiration française construite en 1722 qui a bénéficié d'une rénovation majeure en 2007 ;
- la maison André-Benjamin-Papineau, une ancienne maison de ferme datant de 1820 qui a été déménagée au 5475, boulevard Saint-Martin Ouest lors de la construction de l'A-13 menant à l'aéroport de Mirabel ;
- la maison Joseph-Labelle (ou maison Bourdhouxe), située au 570, boulevard des Mille-Îles, une maison rurale d'inspiration française construite dans les années 1740 qui a subi des modifications aux 19e et 20e siècles ;
- la maison Charbonneau (ou maison Pierre-Thibault), une maison rurale d'inspiration française datant de 1736, située au 8740, boulevard des Mille-Îles.

Les deux autres bâtiments classés par le gouvernement du Québec mais qui ne sont pas pourvus d'une aire de protection sont les suivants :

- la maison Pierre-Paré (ou François-Cloutier), d'inspiration néoclassique, reconnue en 1976 et classée en 2012, située au 4730, rang du Haut-Saint-François ;
- l'église Sainte-Rose-de-Lima, située sur le boulevard Sainte-Rose, reconnue en 1974 et classée immeuble patrimonial en 2012.

Outre les bâtiments classés, de nombreux sites présentent un intérêt certain : notamment le vieux pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul[117], le caveau Goyer, les églises, les couvents et les ensembles institutionnels tels que la résidence des Sœurs missionnaires de l'Immaculée-Conception, le Séminaire des missions étrangères et la maison Sainte-Domitille de la congrégation de Notre-Dame de Charité du Bon-Pasteur, actuellement occupée par le Centre jeunesse de Laval. D'autres ensembles d'intérêt encore jamais documentés ni répertoriés mériteraient également une attention particulière, considérant leurs caractéristiques historiques, architecturales et paysagères, notamment les secteurs Mattawa, Duvernay et Les Îles-Laval. Le territoire lavallois regroupe également un important corpus de croix de chemin et calvaires

---

[116] PATRI-ARCH, *Pré-inventaire du patrimoine architectural de la ville de Laval. Rapport synthèse*, 2015, 38 p.

[117] Certaines composantes d'origine du vieux pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, érigé en 1873, bénéficient d'une reconnaissance du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEEFP), soit les quatre tours d'observation et le bloc cellulaire. Source : ENVIRONNEMENT CANADA, PARCS CANADA, BUREAU D'ÉVALUATION D'ÉDIFICES PATRIMONIAUX, « Pénitencier de St-Vincent-de-Paul », *Rapport du BEEFP*, no 89-33, 1990.

qui fait actuellement l'objet d'un inventaire dans le cadre d'une entente avec le ministère de la Culture et des Communications.

Au-delà de leur apparence extérieure, certains bâtiments abritent des éléments patrimoniaux d'une grande valeur. En effet, l'intérieur des bâtiments et leur mobilier sont des composantes qui nécessitent une attention particulière si l'on veut assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine. À l'heure actuelle, seule une partie du mobilier de l'église de Sainte-Rose-de-Lima est classée par le gouvernement du Québec (autel, peinture, chaire, sculpture, vitraux, balustrade, etc.). L'intérieur de certains bâtiments, dont l'église Saint-Théophile, avec ses vitraux dessinés par Alfred Pellan, nécessiterait d'être inventorié afin de mettre en place des mesures pour assurer leur pérennité et, ainsi, contribuer à l'enrichissement du patrimoine lavallois.

Par ailleurs, aucun inventaire du patrimoine moderne[118] n'a été réalisé à Laval jusqu'à ce jour. Celui-ci mériterait d'être mieux documenté, étant donné qu'il s'agit d'une période de grand développement pour l'île Jésus, qui a laissé plusieurs legs d'intérêt sur le territoire lavallois.



Maison André-Benjamin-Papineau

[118] La période habituellement reconnue pour désigner le « patrimoine moderne » se situe approximativement entre 1930 et le milieu des années 1970.

2.5.2 PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Laval possède une histoire millénaire, qui date de bien avant l'arrivée des premiers colons Européens. En effet, quelques artéfacts datant de la préhistoire ont été retrouvés à différents endroits sur le territoire, ce qui témoigne d'une occupation de l'île par les Amérindiens. Par ailleurs, la berge des Baigneurs a été identifiée comme étant une zone de potentiel archéologique. La réalisation d'une étude de potentiel archéologique permettra de mieux comprendre les différentes phases d'occupation du territoire et l'histoire de Laval.

2.5.2.1 SITES ARCHÉOLOGIQUES RECENSÉS

Le ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC) a recensé certains sites archéologiques situés en bordure de l'île Jésus et de différentes îles. Ces sites témoignent de la présence des Amérindiens ou encore des premiers établissements de colons européens, à l'époque où les cours d'eau étaient utilisés comme voies de transport.

On dénombre actuellement à Laval dix sites archéologiques où l'on a retrouvé, au fil des ans, plusieurs dizaines d'artéfacts, d'écofacts et de structures d'aménagement[119] (voir la carte 2-48). La plupart de ces objets sont conservés au Laboratoire et à la Réserve d'archéologie du Québec ainsi qu'à la Société d'histoire et de généalogie de l'île Jésus.

Identifiés sur la carte 2-48, les dix sites archéologiques répertoriés sont les suivants :

Île Pariseau (BjFl-g)

En 2009, un tesson de vase Iroquoien du Saint-Laurent datant de la seconde moitié de l'époque du Sylvicore supérieur, correspondant approximativement à la période entre l'an 1250 et l'an 1500, a été découvert sur la berge sud de l'île Pariseau. Lors de cette découverte, il s'agissait du premier artéfact de ce type répertorié sur le territoire de Laval.[120]

Rivière des Mille Îles (BjFl-1)



Artéfact correspondant à une hachette amérindienne

En 1976, une citoyenne a découvert de manière fortuite une hachette de culture amérindienne dont la date de confection est estimée entre 12 000 av. J.-C. et 450 av. J.-C. Cette découverte a eu lieu au nord-est des rapides qui séparent le lac des Deux Montagnes et la rivière des Mille Îles.[121]

---

119 MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS DU QUÉBEC. *Patrimoine archéologique de la région de Laval*, http://mcc.gouv.qc.ca/?id=1397 (consulté en octobre 2015).
Intégration des sites répertoriés à l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* (ISAQ) transmis par le MCC en date du 15 septembre 2016.

120 MINISTÈRE DE LA CULTURE, COMMUNICATIONS ET CONDITION FÉMININE, 2010. Rapport d'expertise archéologique découverte fortuite sur la rivière des Mille îles.

121 BARRE, George, 1976. Notes de terrain, BjFl-1

Rive Nord de l'Île Jésus (BjFk-3)

Des fouilles archéologiques ont eu lieu en 1996 dans un champ agricole situé au sud-ouest de l'archipel de Sainte-Rose, face à l'île Lacroix. Ces fouilles ont permis de découvrir trois artéfacts dont la valeur culturelle et chronologique permet de prétendre que le site possède un grand potentiel archéologique associé à la préhistoire. En effet, une pointe de projectile en chert s'apparentant à une pointe Breweton à encoches latérales, dont l'âge est estimé à entre 3000 av. J.-C. et 2000 av. J.-C. a été retrouvée, ce qui témoigne de la présence d'Amérindiens durant la période de l'Archaïque laurentien. Cette période réunissait des chasseurs locaux à un réseau couvrant le territoire de la plaine laurentienne, correspondant au territoire entre l'Outaouais, le Sud de l'Ontario et de nord de l'État de New York, jusqu'aux Appalaches[8]. Par ailleurs, deux débris de poterie amérindienne ont été identifiés sur le site et témoignent d'une présence amérindienne sur le territoire entre l'an 650 et l'an 1000.[122]

Île Darling (BjFk-4)

Des fouilles archéologiques effectuées en 1996 à l'île Darling, ainsi que la réalisation de recherches documentaires et d'entrevues, ont permis de découvrir la présence de différents vestiges sur cette île, notamment ceux d'une maison d'été, construite par la famille Darling vers la fin du XIXe siècle. Lors de la réalisation des fouilles, la découverte de briques rouges ayant un côté entièrement noir a permis de conclure que la maison avait été détruite en raison d'un incendie, probablement au cours des années 1970, ce qui confirme les témoignages recueillis. Par ailleurs, cinq morceaux de poterie amérindienne ont été découverts sur le site, ce qui soutient l'hypothèse d'une occupation humaine de l'île Darling durant la période Sylvicore, soit entre 1000 ans av. J.-C., et 1500 ans après J.-C.[123]





À gauche : fouilles archéologiques illustrant la base d'une tourelle de la maison Darling. et à droite : maison Darling vers la fin du XIXe siècle.

---

[122] ARCHEOBEC, 1996. Exploitation et mise en valeur des ressources archéologiques de l'archipel Sainte-Rose, rivière des Mille îles, Laval, volume 1 Inventaire archéologique de la section occidentale de l'archipel de Sainte-Rose, 95p.

[123] ARCHEOBEC, 1996. Exploitation et mise en valeur des ressources archéologiques de l'archipel Sainte-Rose, rivière des Mille îles, Laval, volume 2 Inventaire archéologique exploratoire à la résidence Darling, Île Darling (1890-1945) avec la participation du public, août 1997- Vestiges de la maison Darling, île Darling, site BjFk-4

Moulin Desbiens (BjFk-2)

En 1987, le ministère des Affaires culturelles a constaté la découverte de deux turbines de sept pieds de diamètre et d'une meule de cinq pieds de diamètre dans la rivière des Mille Îles, à l'est du pont Athanase-David, à environ 50 pieds de la rive. Ces artéfacts sont des composantes reliées à l'ancien moulin Desbiens, dont les vestiges peuvent être visibles lorsque l'eau de la rivière est suffisamment basse.[124]

Maison Therrien (BkFj-16)

Lors des travaux d'inventaires archéologiques réalisés en 2015 dans le cadre du projet de l'oléoduc Énergie Est, les vestiges des fondations d'un bâtiment agricole ont été répertoriés sur le site adjacent à la maison Therrien. Cette maison construite au début du XVIIIe siècle, est un bâtiment classé monument historique par le gouvernement du Québec. Certains artéfacts retrouvés à cet endroit sont composés de terre cuite grossière chamois et de terre cuite grossière rouge, ce qui témoigne d'une occupation du site qui remonte au milieu du XVIIIe siècle. Des restes osseux de moutons et de porcs ont été retrouvés, ce qui laisse présager que les animaux domestiques faisaient partie de l'alimentation des occupants.[125]

Île Jésus (BkFj-2)

En août 1963, des fouilles archéologiques visant à retrouver des plaques de plomb qui auraient été enfouies le 9 août 1638 lors de la prise de possession de l'île Jésus par les premiers seigneurs ont eu lieu à l'extrémité est de l'île de Laval. Lors des travaux, des fondations d'un bâtiment ressemblant à une église construite en 1685 et incendiée en 1759 ont été découvertes. Par ailleurs, des fragments de pipes de plâtre ont également été retrouvés et pourraient être associés à une époque allant de 1681 à 1721. Plusieurs autres artéfacts ont également été récupérés, notamment des clous forgés à la main, des épingles d'argents à tête ronde, une pierre à fusil, une pipe de fabrication indienne, une statuette de terre cuite, de la monnaie et des fragments de vitre et de poterie.[126]







À gauche : coin nord de la structure de pierre correspondant à des fondations d'un bâtiment, au centre : statuette de terre cuite représentant Jésus et Marie et à droite : une fourchette en étain du XVIIe siècle, retrouvés lors des fouilles de 1963.

---

[124] MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES, 1987. Note au dossier- Découverte fortuite de deux turbines et d'une meule provenant de l'ancien moulin Desbiens à Laval. 1p.

[125] ARKÉOS, 2015. Inventaire archéologique- Oléoduc Énergie Est. 321 p.

[126] GAUMONT, Michel, 1963. Rapport sur les recherches effectuées sur la pointe est de l'ile Jésus les 26, 27 et 28 août 1963

Domaine Seigneurial (BkFj-3)

Plusieurs bâtiments auraient été érigés au cours du XVIIIe siècle à l'emplacement du domaine Seigneurial. En effet, les documents historiques mentionnent la présence d'une maison en pierre de 67 pieds par 24 pieds construite en 1703, d'une église en pierre de 80 pieds par 40 pieds datant de 1706, ainsi que de deux granges de 50 pieds par 30 pieds chacune et d'une étable de 60 pieds par 30 pieds. Les documents historiques mentionnent que ces bâtiments de ferme auraient été reconstruits en 1732, à la suite de deux incendies. Toutefois, plusieurs interrogations demeurent, notamment en ce qui concerne la localisation d'autres bâtiments qui auraient été érigés dans le secteur du domaine Seigneurial, ainsi que leur occupation. [127]

Moulin Saint-François-de-Sales (BjFj-24)

Trois moulins ont été érigés successivement sur la rive de la rivière des Prairies. Le premier moulin a été construit en 1716 par le Séminaire de Québec et détruit en 1723 en raison des glaces et de la crue des eaux. En 1729, un second moulin a été construit au même emplacement. Celui-ci mesurait 60 pieds par 32 pieds, possédait deux roues et était fréquemment loué à des meuniers et à des fariniers. Le second moulin a été également complètement ravagé par les glaces en 1789. Entre 1791 et 1794, le moulin a été reconstruit selon les recommandations techniques de l'Abbé Thomas-Laurent Bédard, mandaté par le Séminaire de Québec pour étudier le problème ayant causé la destruction des deux moulins précédents. Les recommandations de l'Abbé Bédard ont permis de reconstruire un moulin plus résistant aux crues des eaux et aux glaces, puisqu'aucun incident majeur n'a été rapporté jusqu'à l'abandon définitif du moulin en 1902 et à son effondrement. Les techniques mises de l'avant par l'Abbé Bédard ont été utilisées lors de la construction de plusieurs autres moulins érigés après 1794.[128]

Des fouilles archéologiques réalisées par Ethnoscop en 1988, ont révélé la présence de matériaux architecturaux liés aux ruines des moulins et de plusieurs artéfacts qui témoignent d'une occupation du site à des fins d'habitation. [129]





Vestiges du moulin Saint-François-de-Sales

[127] LACOMBE, Marthe, 1978, Archéologie historique, Inventaire des sites, île Jésus. 45 p.

[128] ETHNOSCOP, 1988. Sondages archéologiques – Moulin de St-François de sales. 65p.

[129] HÉBERT, Bernard, 1987. Expertise archéologique- Berge du parc Couvrette, du parc Sainte-Rose, berge des Goélands, berge aux Quatre vents et du Grand brochet. 21 p.

Saint-François de Laval (BjFj-30)

En 1976, un couteau datant de l'ère préhistorique, similaire à une pointe de projectile possédant des encoches angulaires et une base droite, a été découvert au 335 rue Denis, à une profondeur d'environ 45 cm dans le sol[129]. L'endroit est situé à environ 62 mètres de la rivière des Prairies.

2.5.2.2 ZONES DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

La berge des Baigneurs

Plus récemment, une étude de potentiel archéologique sur le site de la berge des Baigneurs a été réalisée pour le compte de la Ville de Laval[130]. Cette étape constitue la première phase d'un processus de compréhension de l'espace. L'étude réalisée en décembre 2015 atteste la présence de zones de potentiel archéologique et propose des stratégies d'intervention pour procéder à des inventaires archéologiques avant la réalisation des travaux d'aménagement sur le site de la berge des Baigneurs. Ce cas spécifique démontre que plusieurs sites en rive, tant du côté de la rivière des Mille Îles que de la rivière des Prairies, seraient susceptibles de présenter un potentiel archéologique. Dans cette perspective, il serait opportun de procéder à l'identification des sites offrant un potentiel archéologique. Cet inventaire permettrait d'intervenir de manière ciblée sur le territoire, et ce, en amont de la réalisation de travaux d'aménagement et l'implantation de nouveaux développements immobiliers et ainsi, contribuer à mieux documenter l'histoire de l'occupation de l'île Jésus.

2.5.3 PATRIMOINE NATUREL

Le patrimoine naturel lavallois comprend toutes les composantes du milieu naturel, tels que les milieux humides, les boisés, la canopée, les cours d'eau intérieurs et au pourtour du territoire lavallois, les berges, les écosystèmes forestiers exceptionnels et les aires protégés décrites à la section 2.2.3 du présent chapitre. La Ville reconnaît l'importance de protéger et de mettre en valeur ses composantes naturelles non seulement pour leur contribution à la biodiversité des habitats, à la qualité de l'environnement, aux écobénéfices qu'ils génèrent, mais également pour leur contribution à l'identité lavalloise et au sentiment d'appartenance et d'attachement qu'ils suscitent chez les Lavallois.

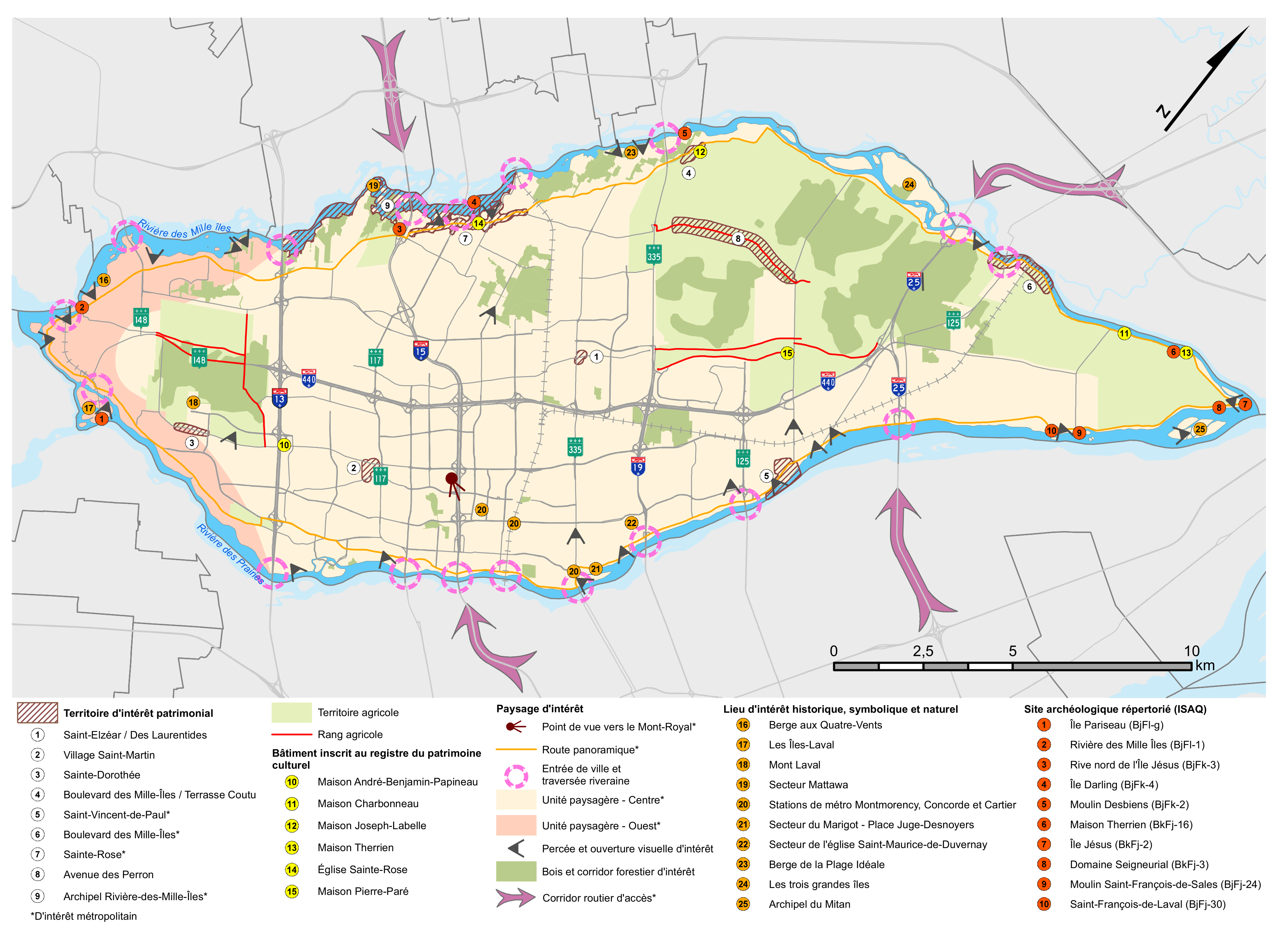
Pour cette raison, le patrimoine naturel est rattaché de manière étroite à la notion de paysage qui se définit selon les valeurs qui sont attribués aux différentes facettes qui le compose. Compte tenu de l'importance que la Ville entend accorder aux paysages lavallois dans le développement futur de son territoire, la prochaine section traite spécifiquement des principaux ensembles paysagers lavallois.

---

[129] HÉBERT, Bernard, 1987. Expertise archéologique- Berge du parc Couvrette, du parc Sainte-Rose, berge des Goélands, berge aux Quatre vents et du Grand brochet. 21 p.

[130] ETHNOSCOP, 2015. Étude de potentiel archéologique – Berge des Baigneurs, secteur Sainte-Rose. 82 p.

Carte 2-48 : Patrimoine culturel



2.5.4 PAYSAGE

Par leur impact sur la qualité de vie et l'attractivité du territoire, les paysages présentent des avantages socioéconomiques qu'il importe de prendre en considération dans l'aménagement du territoire. La Ville de Laval reconnaît également la valeur identitaire, environnementale, éducative, sociale et récréotouristique des paysages tant à l'échelle locale qu'à l'échelle métropolitaine. La définition du paysage retenue dans le cadre du présent schéma d'aménagement est la suivante :

> « *Le paysage est un espace, un territoire qui s'offre aux regards des citoyens et des visiteurs. Il peut être naturel, le produit de l'intervention humaine ou les deux à la fois. Généralement, on s'applique à le définir selon ses valeurs (ex. : intérêt patrimonial, esthétique, écologique). Ainsi, le paysage est une qualification sociale et culturelle d'un territoire. De plus, il est reconnu que la prise en compte du paysage comme valeur publique et identitaire d'un lieu, de même que la mise en œuvre d'interventions portées sur la qualité et la diversité des caractères distinctifs d'un territoire donné sont structurantes au plan économique, social et culturel. De ce fait, le paysage est avant tout une expression culturelle et sociale qui a une forte connotation économique en raison de sa valorisation dans l'habitation, les loisirs ou l'industrie touristique, que ce soit à l'échelle locale ou régionale*[131]. »

Les paysages lavallois soulèvent de nombreux enjeux en matière de protection, de mise en valeur, de requalification et de développement. D'une part, la préservation et la mise en valeur des qualités de certains espaces riverains et milieux naturels apparaissent souhaitables, et une meilleure connexion avec le milieu agricole est à considérer. Le désir de conserver et de mettre en valeur des éléments porteurs d'une valeur patrimoniale et institutionnelle est également présent. D'autre part, les infrastructures liées au transport posent des défis particuliers tant sur le plan de la durabilité des modes de déplacement qu'en matière d'image, d'attractivité et de qualité du cadre de vie. Enfin, la requalification de certains espaces publics ou des principaux corridors d'entrée de ville ainsi qu'une meilleure définition du centre-ville et des pôles de quartier sont des actions à envisager en vue de laisser une image plus positive et plus fidèle de la ville de Laval, tant aux visiteurs qu'à ses habitants.

À l'échelle métropolitaine, le territoire lavallois comporte plusieurs grandes composantes des paysages d'intérêt métropolitain, à savoir les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain ainsi qu'une partie des rivières des Prairies et des Mille Îles et leurs archipels. Laval couvre également deux unités paysagères métropolitaines, soit la composante Centre ainsi que la composante Ouest. La CMM a également identifié sur le territoire de Laval les corridors routiers d'accès que sont les autoroutes 15 et 25, une route panoramique et un point de vue exceptionnel en direction du Mont Royal comme composantes paysagères d'intérêt métropolitain, tel que montré à la carte 2-48.

À l'échelle régionale, une étude réalisée par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, pour le compte de la Ville de Laval, basée notamment sur les rapports de consultations et des ateliers de discussion avec les citoyens dans le cadre du schéma d'aménagement, identifie les principaux ensembles paysagers lavallois regroupés selon les catégories suivantes[132] :

- Pôles et noyaux d'attraction ;
- Réseaux et axes de transport ;
- Espaces riverains ;
- Espaces de nature ;
- Lieux et éléments symboliques ;

---

[131] CHAIRE EN PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, mars 2016. *Lecture préliminaire des paysages lavallois. Rapport final, p. 10.*

[132] *Ibid.*, p. 70 à 91.

- Territoires agricoles ;
- Perspectives visuelles ;
- Corridors d'entrée de ville ;
- Espaces urbains ;
- Espaces industriels.

Certains lieux représentatifs de ces ensembles paysagers décrits ci-dessous, sont illustrés sur la carte 2-48. Ces lieux font l'objet de préoccupations en matière de protection, de mise en valeur et d'amélioration des paysages. Toutefois, ces informations ne peuvent pas être assimilées à un inventaire exhaustif des réalités physicospatiales du territoire. À cet effet, la carte 2-48 n'a pas pour objectif de représenter les dimensions et les limites réelles des éléments d'intérêt en matière de patrimoine culturel, mais plutôt de localiser les sites et les secteurs faisant l'objet de préoccupations paysagères sur la base de propos recueillis auprès de certains acteurs[133] (élus et professionnels municipaux, organismes associatifs, citoyens).

2.5.4.1 Pôles et noyaux d'attraction

Les pôles et les noyaux d'attraction regroupent à la fois les centres urbanisés, les ensembles patrimoniaux à caractère urbain et les espaces commerciaux. Ces ensembles se caractérisent comme étant des points d'attraction majeurs. Les préoccupations par rapport à ceux-ci concernent essentiellement l'identification et la délimitation du centre-ville, et le besoin de pôles de quartier plus prégnants. Les ensembles patrimoniaux jouant un rôle important sur le plan de l'identité, ils soulèvent des enjeux de préservation, de conservation et de mise en valeur, dans le but de donner une signature à la ville. Quant aux espaces commerciaux, ils renvoient d'une part aux *power centers*, fortement dépréciés sur le plan de l'image et de l'ambiance, et d'autre part aux artères commerciales, considérées comme ayant un potentiel de revitalisation des quartiers, dans une perspective d'implantation de projets à échelle humaine et s'inscrivant dans une volonté de développement durable.



Vieux Sainte-Rose



Centropolis

133 CHAIRE EN PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, *Approfondissement des enjeux de paysage et énoncé d'une stratégie préliminaire de gestion des paysages lavallois, Rapport final*, octobre 2016, 155 p.

2.5.4.2 Réseaux et axes de transport

Les réseaux et les axes de transport se réfèrent à de nombreux éléments, tels que les stations de métro et leurs abords, les différents axes routiers et autoroutiers et leurs échangeurs, ainsi que le réseau ferroviaire. Ce sont des éléments parmi les plus marquants sur le plan de l’expression paysagère, mais aussi les plus dépréciés ; c’est notamment le cas du boulevard Curé-Labelle et des environs de l’autoroute des Laurentides. Ces infrastructures ont un impact important sur l’image et l’attractivité de la ville. La trame routière et autoroutière et les stationnements apparaissent comme des éléments à requalifier et à restructurer, tant sur le plan de l’ambiance et des qualités visuelles que sur celui de la densité et de la mixité des fonctions. Cela constitue l’occasion de redéfinir la ville d’un point de vue durable en matière de réseau et de transport actif. Les préoccupations soulevées mettent en lumière un besoin de consolidation des liens entre les différents secteurs de la ville, d’est en ouest, et entre les stations de métro. Enfin, le caractère hétéroclite, la surabondance de l’affichage, l’omniprésence d’un environnement minéralisé et le faible encadrement de la voie publique contribuent à la dégradation visuelle de ces axes et à leur caractère peu convivial pour les piétons et les cyclistes. Une attention particulière devrait être portée à l’ensemble de ces éléments.

Il faut toutefois préciser que plusieurs initiatives ont été amorcées pour l’amélioration physique et visuelle de certains boulevards structurants du territoire. Portant notamment sur les boulevards Notre-Dame (entre l’A-13 et l’A-15), Samson (entre l’A-13 et le boulevard Curé-Labelle), de la Concorde (entre l’A-15 et le boulevard des Laurentides), des Laurentides (du pont Viau à l’avenue Papineau) et René-Lévesque Est (entre le pont Pie-IX et la montée Saint-François), les propositions d’aménagement visent à offrir des espaces urbains de qualité à l’ensemble des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes et usagers des transports en commun). Pour ce faire, des objectifs ont été énoncés quant à la diminution de l’impact visuel des stationnements situés en façade des centres commerciaux ou des commerces de grande surface, à l’amélioration et à la sécurisation des traverses piétonnes, à l’amélioration de l’aménagement aux abords des abribus et des arrêts d’autobus afin de mieux les intégrer au paysage, à la bonification du mobilier urbain, à la réfection des trottoirs et, plus globalement, à l’amélioration de l’environnement urbain et de l’encadrement paysager afin de promouvoir l’image de la ville à travers ces voies routières majeures.



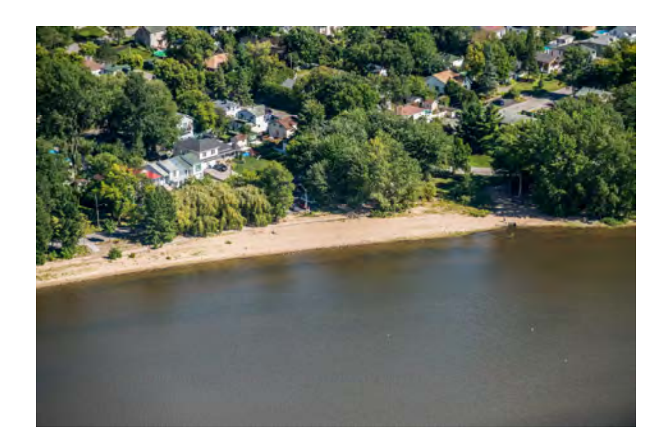
Autoroute Jean-Noël-Lavoie (A-440)



Boulevard des Laurentides

2.5.4.3 Espaces riverains

Les espaces riverains sont composés essentiellement des berges, des marinas et des autres espaces situés en bordure des cours d'eau ceinturant le territoire lavallois. Alors que la relation à l'eau en contexte naturel et urbain est fortement appréciée par les citoyens, tant pour les activités que pour le cadre offert, plusieurs ont noté un accès déficient aux berges. Les vues possibles à partir des berges sont aussi particulièrement appréciées, tout comme les activités sportives et de loisir qu'on peut y pratiquer. Toutefois, plusieurs enjeux ont été relevés, en matière de protection de la faune et de la flore, d'accessibilité, de sécurité, d'entretien des berges, et de valorisation des rives par la mise en place d'un réseau cyclable ou par l'amélioration de leur visibilité et de l'offre d'activités de loisirs et de tourisme. L'archipel de la Rivière–des-Mille-Îles, la berge des Quatre-Vents, des Baigneurs et de la Plage-Idéale constitue des exemples de lieux qui suscitent un grand intérêt de la population et dont la mise en valeur permettrait d'améliorer l'expérience des usagers.



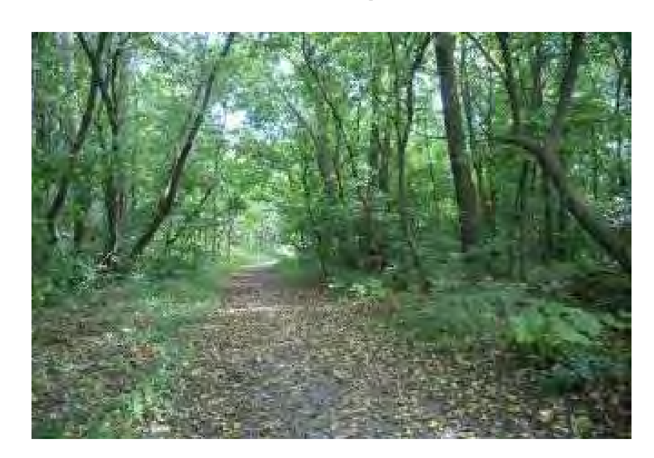
Berge aux Quatre-Vents



Berge des Pinsons

2.5.4.4 Espaces de nature

Les espaces de nature comprennent les îles, les parcs et les bois urbains, mais aussi les sentiers et les parcs d'envergure régionale. Ce sont des espaces qui sont appréciés des citoyens, notamment pour les loisirs et à cause de leur proximité des habitations. Les enjeux relatifs à ces espaces relèvent pour la plupart de la protection et de la mise en valeur des écosystèmes, d'une meilleure connexion entre les milieux urbains et naturels, de l'amélioration des infrastructures et des aménagements, de la mise en valeur des activités, mais aussi de l'embellissement de certains secteurs. Le renforcement du lien nature-ville ressort ici comme une préoccupation significative.





Espace boisé



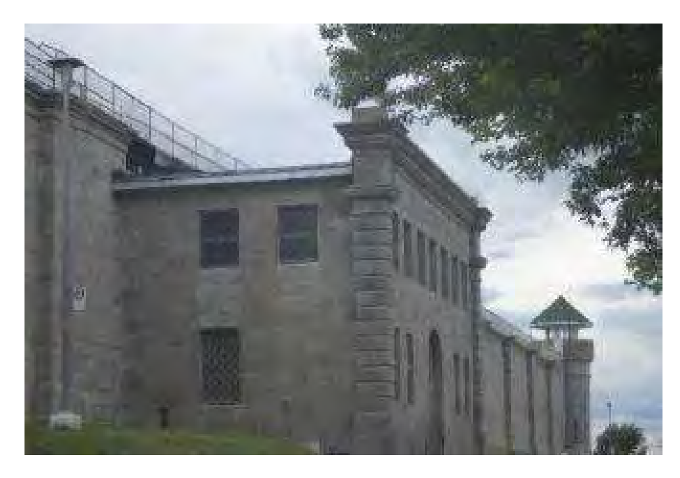
Centre de la Nature

2.5.4.5 LIEUX ET ÉLÉMENTS SYMBOLIQUES

Au-delà des grands ensembles d'intérêt patrimonial, comme les secteurs anciens de certaines ex-municipalités de l'île Jésus, certains éléments ponctuels sont ressortis dans les préoccupations citoyennes ; ils sont rassemblés dans la catégorie des lieux et éléments symboliques. Celle-ci comprend des lieux d'intérêt, comme d'anciens établissements pénitentiaires, une marina ainsi que des églises qui font partie du patrimoine religieux. La présence du symbolique sur le territoire peut être relevée également dans certaines institutions, à travers une architecture industrielle ou encore dans des témoins d'une culture agricole. Mentionnons à titre d'exemple l'église de Saint-Maurice-de-Duvernay, les secteurs Mattawa et Marigot – Place Juge-Desnoyers. Si des éléments sont déjà ancrés dans le paysage, d'autres doivent encore être créés en lien avec l'histoire du lieu, par exemple une place dédiée à des artistes locaux.



Église Saint-Vincent-de-Paul



Vieux pénitencier Saint-Vincent-de-Paul

2.5.4.6 TERRITOIRES ET RANGS AGRICOLES

Les préoccupations associées aux territoires et rangs agricoles renvoient essentiellement au secteur d'activité de même qu'aux lieux qui se situent à la limite de ces zones (transition entre ambiances urbaine et agricole). Les enjeux liés à cet ensemble paysager ressortent de manière moins récurrente, mais celui-ci demeure un élément singulier dans le territoire lavallois, possédant un caractère distinctif qu'il importe de considérer, notamment à l'échelle métropolitaine. Les enjeux portent essentiellement sur un désir de valorisation et d'affirmation d'une identité agricole, notamment à travers le tourisme, mais aussi sur le lien entre la ville, la nature et l'agriculture.





Ferme laitière



Production maraîchère

2.5.4.7 PERSPECTIVES VISUELLES

Les perspectives visuelles regroupent les routes panoramiques, les percées et les ouvertures visuelles. Laval offre de nombreuses perspectives très appréciées, essentiellement sur l'eau, que ce soit à partir des berges ou des traverses riveraines. Les enjeux se concentrent sur la sécurité des accès à ces perspectives et sur la valorisation de ces points de vue.




Percée visuelle vers la rivière des Mille-Îles



Vue vers Montréal et le Mont-Royal

2.5.4.8 CORRIDORS D'ENTRÉE DE VILLE

Les corridors d'entrée de ville comprennent les autoroutes, les traverses riveraines (routières et cyclables) ainsi que les gares et les stations de métro. Les préoccupations liées à l'amélioration de l'expérience d'entrée en ville sont également associées à la présence de stations de métro et de gares. Au-delà de leur aspect fonctionnel, les entrées de ville jouent un rôle symbolique et identitaire fort, accentué par le caractère insulaire du territoire lavallois. Élément de parcours, elles rythment les déplacements, tout en marquant le territoire et en participant à son développement. Plusieurs infrastructures autoroutières et routières servent de parcours d'entrée sur le territoire : on en compte 13 en tout. Huit d'entre elles sont situées sur les parcours autoroutiers et routiers majeurs (extrémités nord et sud des autoroutes 13, 15, 19 et 25). Articulées sur des axes routiers moins structurants, les autres entrées de ville jouent un rôle secondaire, certaines présentant tout de même un caractère historique (pont Lachapelle, boulevard Arthur-Sauvé, pont Marius-Dufresne, pont Sophie-Masson et pont Pie-IX).



Station de métro Montmorency



Pont Papineau-Leblanc

Ainsi, les corridors d'entrée de ville représentent un enjeu récurrent en ce qui concerne l'expérience et l'image que laisse Laval aux touristes comme aux résidents. Souvent perçus de manière négative, comme une vitrine décalée par rapport à l'image de Laval que l'on souhaite projeter, les corridors d'entrée de ville ne rendent pas justice à la ville et devraient faire l'objet d'un réaménagement.

2.5.4.9 ESPACES URBAINS

Les espaces urbains regroupent à la fois des quadrilatères, des trames de rues, des quartiers et des espaces publics. Les préoccupations portent essentiellement sur les aspects résidentiels de ces ensembles, notamment l'attractivité et le cadre de vie. Si la proximité de la nature et des espaces urbains est appréciée, à l'inverse, certains ensembles résidentiels (comme les tours d'habitation) semblent dépréciés. Les citoyens souhaitent une diversification des logements, la rénovation d'immeubles désaffectés, une meilleure mixité sociale et de fonctions, ainsi que la valorisation du caractère multiculturel des espaces résidentiels. D'un autre côté, des questionnements ont été soulevés sur les boulevards pouvant faire l'objet d'aménagements plus durables et de densification. Selon les commentaires obtenus, certains secteurs pourraient être revitalisés et requalifiés, et leur efficacité ainsi que le cadre de vie qu'ils offrent pourraient être améliorés.





Secteur résidentiel de haute densité



Secteur résidentiel

2.5.4.10 ESPACES INDUSTRIELS

Les espaces industriels se réfèrent essentiellement aux parcs industriels et aux carrières. Ce sont principalement la grande emprise de ces espaces et la taille de la voirie qui sont soulevés par les citoyens, ainsi que leur manque d'attractivité. Ces espaces sont vus comme des lieux à requalifier, potentiellement à aménager dans l'axe du développement durable.







Carrière

Parc industriel

2.6 SYNTHÈSE

À la lumière des différents constats dégagés de l'analyse du portrait du territoire, Laval demeure une ville en croissance tant aux chapitres de sa démographie que de son économie. Elle joue un rôle attractif de premier plan au sein de la CMM et entretient une relation étroite avec la métropole québécoise.

Une population aux multiples visages

Laval est une grande ville d'abord et avant tout composée de familles et offrant un cadre de vie privilégié. La population lavalloise est diversifiée tout comme les services et équipements offerts sur le territoire. Elle est aussi globalement plus âgée qu'auparavant et comprend davantage de personnes vivant seules et de ménages à faibles revenus. La population lavalloise est aussi composée d'une part grandissante de personnes issues de l'immigration.

Certains segments de la population quittent Laval. En effet, une part importante des Lavallois âgés entre 18-29 ans et entre 50-69 ans quitte Laval par l'absence de conditions favorables pour assurer leur rétention : maisons à prix abordable, bonne desserte du transport en commun, aménagements favorisant la mobilité active, vie nocturne complète et offre culturelle abondante, vie de quartier et accès aux milieux naturels.

Bien que les revenus moyens de la population lavalloise soient plus élevés que la moyenne québécoise, la pauvreté est néanmoins présente à Laval, particulièrement dans les quartiers centraux de la ville : Chomedey, Laval-des-Rapides et Pont-Viau. La défavorisation sociale est aussi souvent jumelée à des problématiques territoriales : espaces publics insuffisants, cadre bâti vétuste, et manque de logements locatifs, sociaux et abordables.

En somme, le visage humain de Laval est multiple. Il pose de grands défis pour offrir, d'une part, des équipements et des services de qualité et diversifiés, d'autre part, des infrastructures urbaines rassembleuses pour y favoriser la cohésion sociale, la fierté et l'identité lavalloise.

Une ville en mutation

À l'instar des autres grandes villes du Québec, le territoire de Laval vit une période de transition importante. Pour répondre aux besoins d'une population de plus en plus diversifiés et tendre vers un développement plus respectueux de l'environnement, la ville se transforme avec pour résultat des milieux de vie plus complets et plus compacts visant à favoriser la mixité des fonctions, l'échelle humaine et les déplacements actifs.

Avec moins de 10 % de terrains vacants encore disponibles pour accueillir tous nouveaux développements, la ville est appelée de plus en plus à se reconstruire sur elle-même. Par conséquent, certains quartiers, correspondant aux anciens noyaux villageois et aux premières couronnes de banlieue de la région métropolitaine, pourraient tendre vers une revitalisation, voire une requalification, de ces espaces urbains.

Les quartiers périphériques sont quant à eux relativement jeunes et en bon état. Toutefois, les défis d'aménagement sont nombreux : ces milieux doivent être desservis d'espaces publics animés, de commerces et de services de proximité et d'aménagements sécuritaires et conviviaux pour y circuler à pied ou à vélo.

Une économie dynamique, innovante et en croissance

L'économie lavalloise se distingue par son dynamisme et sa diversité. L'emploi et la population active sont en constante augmentation, et ce, malgré les tendances lourdes du ralentissement généralisé de l'économie et du vieillissement global de la population. Rappelons aussi que près de 40 % des Lavallois travaillent à Laval. Le profil de la main-d'œuvre est aussi diversifié, en dépit d'une légère surreprésentation dans le segment du commerce de détail.

Les grands pôles d'emploi se localisent principalement aux abords des axes et carrefours autoroutiers. À cet égard, l'autoroute Jean-Noël-Lavoie (A-440) joue, en quelque sorte, le rôle d'épine dorsale de l'activité économique lavalloise. Cette réalité traduit l'importance que revêt le réseau autoroutier dans le transport terrestre, essentiel à la mobilité de la main-d'œuvre et des marchandises, considérant au surplus, l'absence sur le territoire d'autres grandes infrastructures que sont les ports, aéroports ou encore les cours de triage ferroviaire. Dans ce contexte, il apparaît primordial de conserver la capacité de transit autoroutier pour assurer les flux économiques des entreprises, en privilégiant parallèlement la bonification de l'offre en transport collectif et actif pour garantir la mobilité de la main-d'œuvre dans une perspective de développement durable.

L'activité industrielle occupe également une place importante sur le territoire. Plusieurs conditions favorisent sa diversité notamment, son niveau d'urbanisation, son accès à un important bassin de main-d'œuvre et de consommateurs ainsi qu'à des infrastructures de transport international à proximité (aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel, port de Montréal, etc.). Au cours des dernières années, Laval a su se démarquer dans certains créneaux spécialisés et attirer des entreprises de pointe (ex. : industrie pharmaceutique).

Au-delà de la localisation optimale des parcs et des différents pôles industriels en bordure d'axes autoroutiers importants, la connaissance relative à structure industrielle reste toutefois à parfaire. De plus, le secteur manufacturier nord-américain est en pleine mutation et Laval sera appelée à faire face à d'importants défis à ce chapitre dans les prochaines années.

En ce qui a trait à l'activité commerciale, la localisation, l'accessibilité, la visibilité et plus largement les caractéristiques de Laval (présence d'axes et de carrefours autoroutiers métropolitains offrant une vitrine unique, disponibilité de vastes terrains ouverts au développement, proximité d'importants bassins de population, etc.) ont, depuis toujours, favorisé l'implantation de nombreux établissements commerciaux.

Toutefois, l'armature commerciale locale est vieillissante, phénomène accentué par une polarisation de l'activité commerciale qui s'observe à l'échelle métropolitaine (les entreprises cherchant à s'établir dans les sites les plus performants), mais offrant par ailleurs d'intéressantes opportunités de redéveloppement. L'offre commerciale se concentre actuellement dans trois pôles majeurs d'échelle régionale et suprarégionale, de plus en plus concurrencés par l'émergence de « quartiers » commerciaux métropolitains (quartier 10/30 à Brossard, Royal Mount à Montréal (projeté), Premium Outlet à Mirabel, etc.).

Essentielle à la diversification économique lavalloise, la fonction de bureau, en croissance, reste encore marginale à l'échelle métropolitaine. Sur le territoire de Laval, les investissements en espaces à bureau des dernières années se sont concentrés davantage dans le centre-ville, de part et d'autre de l'A-15.

Quant à l'agriculture, si elle occupe souvent une place mineure dans l'économie des villes de la région métropolitaine, elle conserve à Laval une position prépondérante, se démarquant notamment dans les domaines de l'horticulture et de la culture maraîchère. À l'instar de plusieurs autres villes, les problèmes de spéculation foncière et de relève agricole affectent ce secteur. Profitant de la proximité des milieux urbains populeux, les exploitations agricoles lavalloises se démarquent par l'implantation de kiosques de vente à la ferme.

Enfin, depuis quelques années, le secteur du tourisme vit une transformation avec l'émergence du tourisme d'agrément. Laval mise sur le développement d'activités touristiques d'excursion et événementielles (séjours plus courts, de proximité, etc.), principalement destinées au divertissement familial. Le développement de nouveaux produits touristiques exploitant davantage les richesses du territoire et de l'identité lavalloise, notamment par son aspect insulaire, pourrait être un créneau à développer. Ces nouveaux produits augmenteront la qualité de vie des Lavallois et contribueront à consolider Laval comme une véritable destination touristique auprès des clientèles d'affaires et d'agrément.

Un territoire multipolaire

Bien qu'elle célèbre aujourd'hui son cinquantième anniversaire, Laval est une ville jeune. Constituée de 14 anciennes municipalités, la population de cette entité fusionnée demeure encore très attachée à ses constituantes d'origine, qui se traduit par un fort sentiment d'appartenance. Laval, en tant que ville, continue à se construire, tant aux plans administratif que physique.

Dans le contexte où l'on souhaite renforcer les pôles de quartier, leur consolidation apparaît essentielle, tant au niveau du réseau de transport que de l'offre en commerces et services de proximité. Ils ne sont actuellement pas toujours très fonctionnels et accessibles par la mobilité active, ne répondant pas aux caractéristiques d'un véritable milieu de vie durable et à échelle humaine. Certains secteurs en sont même totalement dépourvus, encourageant le recours à l'automobile. Le noyau de Sainte-Rose est celui jouissant de la plus grande reconnaissance et est souvent cité comme un exemple à suivre.

Le réseau de transport, en tant qu'élément structurant, assurant la connexion entre ces différents pôles de quartier, devrait participer à la qualité des milieux de vie et ne pas se réduire à un lieu de transit des biens et des personnes. Le portrait du territoire fait ressortir le caractère souvent illisible (foisonnement de l'affichage, gestion inadéquate de l'interface entre le domaine public et le domaine privé), le manque de convivialité et d'aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes, l'absence d'arbres et, plus largement, l'extrême minéralisation de certains axes routiers d'importance qui assurent les liens entre les divers quartiers de la ville.

L'offre en commerces et services de proximité est quant à elle à déficiente dans plusieurs pôles de quartier. Or, la mixité des fonctions résidentielles et commerciales à l'échelle locale participe grandement à la création d'un milieu de vie dynamique à échelle humaine.

Un centre-ville fédérateur

Si le sentiment d'appartenance aux quartiers d'origine est indéniable, la création d'un véritable centre-ville pourra contribuer à jouer un rôle fédérateur en renforçant le sentiment d'appartenance à la Ville et contribuer à son rayonnement.

Dans un contexte de développement durable, les centres-villes sont appelés à jouer un rôle moteur : lieux de rassemblement des diverses fonctions urbaines où l'on doit pouvoir habiter, travailler ou s'éduquer, se divertir et consommer. Ils posent en outre le défi d'être accessibles autrement qu'uniquement par l'automobile et celui d'un investissement continu visant à concevoir des milieux de vie conviviaux, animés, verts et inclusifs.

La lecture diagnostique du territoire permet de conclure que les jalons du centre-ville sont, de toute évidence, en émergence : le prolongement de la ligne orange du métro sur le territoire de Laval dont la dernière station, Montmorency, se trouve au centre-ville, l'apparition récente d'un pôle de bureaux, la construction de la Place Bell et l'implantation du nouveau campus de l'Université de Montréal, entre autres, en témoignent.

En contrepartie, les importantes barrières physiques (autoroute et ses bretelles, boulevards axés sur les déplacements automobiles, ancienne carrière, etc.) limitent l'émergence d'un véritable centre-ville à échelle humaine et interconnecté avec les quartiers avoisinants.

En matière de développement économique, si certains centres commerciaux affichent une relative urbanité qui exerce une attraction indéniable sur la population, un véritable centre-ville va bien au-delà : il s'agit d'un véritable milieu de vie, multifonctionnel, porteur des valeurs foncières les plus élevées au mètre carré où les fonctions institutionnelles et culturelles jouent un important rôle d'ancrage, contribuant au sentiment d'appartenance et à l'effet fédérateur recherchés.

Un territoire riche de sa nature

Le territoire lavallois se démarque par une nature abondante et d'une grande richesse. Son important réseau hydrographique et la présence d'espaces boisés notamment forment autant d'habitats propices à l'épanouissement d'une faune et d'une flore riches et diversifiées. Nécessaires à la survie des espèces animales et floristiques, les milieux naturels ont aussi des bienfaits sur la santé humaine et une certaine valeur économique.

Certains de ces milieux, en raison de la biodiversité qu'ils accueillent ou des services écologiques qu'ils rendent au territoire, bénéficient déjà d'un statut de protection. Or, la pression qu'exerce le développement urbain sur ces milieux est constante.

Pour en préserver leur présence et leur qualité, les milieux naturels doivent être davantage caractérisés, protégés et mis en valeur. Ils doivent aussi être accessibles pour que les citoyens puissent en apprécier leurs bienfaits. Plus encore, dans les quartiers centraux minéralisés, le couvert végétal et la présence d'éléments naturels doivent être augmentés.

Des composantes identitaires à mieux connaître et valoriser

Les composantes identitaires d'un territoire, reflet de l'identité d'une collectivité, sont sans doute celles qui contribuent le plus au sentiment d'appartenance de ceux qui l'habitent. Le patrimoine et les paysages lavallois sont riches, mais à l'instar d'autres sphères, ils doivent être mieux connus et valorisés.

En raison de sa situation géographique et de son caractère insulaire, le territoire lavallois bénéficie d'une grande présence de berges qui lui confèrent une identité particulière. Il conviendra de documenter la teneur afin de convenir des gestes à poser pour leur mise en valeur.

Le patrimoine bâti constitue quant à lui une richesse collective, un héritage qu'il importe de protéger et de faire connaître davantage. Souvent localisés à l'intérieur des anciens noyaux villageois, les bâtiments ayant une valeur patrimoniale constituent des vecteurs de l'identité locale.

Le territoire agricole constitue aussi une composante importante de l'identité lavalloise. Au-delà des bienfaits économiques, l'activité agricole offre aussi de multiples paysages d'intérêt et un potentiel récréotouristique à l'échelle régionale encore peu exploité.

Enfin, au-delà de son rôle fonctionnel, les entrées de ville émergent de l'analyse issue de la lecture diagnostique du territoire comme offrant une image peu positive de Laval pour les visiteurs et ses résidents. Ces composantes du territoire lavallois ont été identifiées comme des ayant un potentiel identitaire important d'où la nécessité de revoir leur aménagement de manière générale.

Un virage amorcé en faveur de l'urbanisme durable

Laval a entrepris récemment un important virage sur le plan de son développement, un formidable chantier qui s'inscrit dans la dynamique mondiale de l'urbanisme durable et le défi à Laval est de taille. À l'instar de plusieurs grandes villes, le territoire lavallois hérite d'un développement urbain de faible densité et orienté vers les déplacements automobiles. Il en résulte aujourd'hui un territoire qui présente de nombreux défis en matière d'aménagement et de développement afin de poursuivre le virage déjà amorcé en faveur d'un équilibre urbain qui assurera la pérennité des ressources et l'harmonisation des enjeux socioéconomiques, culturels et environnementaux.

L'administration municipale et les citoyens ont exprimé leur volonté ferme de faire le passage d'une ville orientée vers un développement intensif à celui d'une ville misant d'abord sur la qualité de ses milieux de vie et une gestion écoresponsable du territoire. Cette intention s'exprime d'ailleurs dans la vision stratégique intitulée : «Urbaine de nature».

La croissance et la diversification démographiques constituent aussi un enjeu majeur pour le développement équilibré de la ville. Les modes de vie changent, avec pour impact, le besoin de prévoir une certaine mixité quant à l'offre résidentielle, commerciale et de services. La population souhaite aussi un mode de vie plus actif, un design urbain recherché, des espaces publics plus nombreux, accueillants, sécuritaires et accessibles pour tous.

Au plan économique, les entreprises sont aussi plus soucieuses de l'environnement à l'intérieur duquel elles s'insèrent. Les entreprises à valeur ajoutée sont aujourd'hui conscientes de l'effet d'un milieu convivial sur le niveau de productivité de leurs employés qui de plus en plus recherchent un cadre de travail et de vie de qualité. Une desserte efficace en transport collectif et actif est aussi le gage d'une accessibilité à un bassin de main-d'œuvre potentiel et à celui d'une clientèle accrue.

À l'écoute de sa population et des citoyens corporatifs qui ont exprimé des attentes élevées en matière de qualité des milieux de vie, la Ville prône aujourd'hui pour un développement planifié, intégré, responsable, et résolument durable.



PARTI D'AMÉNAGEMENT

3. PARTI D'AMÉNAGEMENT

Dans la poursuite du portrait du territoire et des grands constats dégagés précédemment, le chapitre 3 expose les intentions et les interventions requises en matière d'aménagement du territoire pour répondre, au cours des prochaines années, aux besoins et aux aspirations de la population.

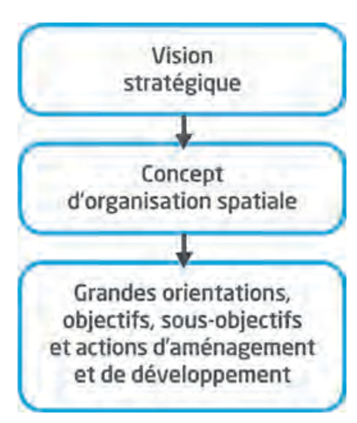
Ce chapitre constitue en quelque sorte le cœur du schéma d'aménagement et dicte la direction à prendre en matière d'aménagement et de développement du territoire.

La première section de ce chapitre rappelle la vision stratégique lancée au printemps 2015. Premier jalon d'une démarche cohérente et planifiée de développement du territoire, la vision stratégique a été élaborée avec et pour les citoyens lavallois.

En continuité avec cette vision, la deuxième section, qui comprend le concept d'organisation spatiale, illustre les grandes intentions d'aménagement et les différentes composantes urbaines requérant des interventions.

Par la suite, le chapitre présente les grandes orientations, les objectifs, les sous-objectifs et les actions prévues en matière d'aménagement du territoire.

Figure 3-1 : La structure du parti d'aménagement



Source : Ville de Laval, 2016.

Les actions sont regroupées selon quatre catégories : planification, collaboration et partenariat, projets et réglementation. Les actions liées à la planification regroupent les plans sectoriels tels que les plans directeurs, les politiques et les planifications particulières. Les actions faisant appel à la collaboration et au partenariat comprennent notamment la mise sur pied de comités, la poursuite de partenariats avec divers organismes et des représentations de la Ville auprès de différentes instances. La catégorie « Projets » réfère à des projets en voie de réalisation ou qui se feront en parallèle avec les planifications sectorielles à élaborer. Enfin, les actions de nature réglementaire sont liées à l'intégration de dispositions aux règlements d'urbanisme de la Ville. Plusieurs de ces dispositions se retrouvent dans le « Document complémentaire » au chapitre 7. Il est à noter que l'ordre de présentation des orientations, des objectifs et des actions n'est pas une indication de leur importance ou de leur priorité dans l'ensemble du parti d'aménagement.

Par ailleurs, le schéma d'aménagement doit être accompagné d'un plan d'action (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, RLRQ, c. A-19-1, art. 7) qui mentionne les actions, l'échéancier de leur réalisation et les intervenants impliqués susceptibles de participer à leur mise en œuvre. Ce plan d'action se trouve au chapitre 6 dans le « Programme de mise en œuvre ».

3

3.1 VISION STRATÉGIQUE

Point de départ de la planification territoriale, l'énoncé de vision communique une direction du changement souhaité par la population et la Ville. Le schéma d'aménagement révisé reprend la vision stratégique *Urbaine de nature, Laval 2035* qui se traduit par l'idée maîtresse suivante : *« Laval se définit désormais comme une grande ville moderne, qui se déploie dans le respect du bien-être de ses citoyens. Son développement urbain s'harmonise avec la conservation et la mise en valeur de ses milieux naturels. À la grandeur de l'île, ses quartiers chaleureux et son centre-ville attrayant composent une mosaïque vivante avec ses rivières, ses bois, ses parcs et ses terres agricoles. »*[1]. En reprenant cette vision au cœur même du schéma, la Ville confirme une fois de plus sa volonté de concrétiser celle-ci sur l'ensemble du territoire lavallois.

L'énoncé de vision s'articule autour de cinq piliers :

VIVANTE DE NATURE
Bordée par ses berges mises en valeur, Laval est imprégnée de sa nature. Ses quartiers à échelle humaine sont autant de milieux de vie où tous peuvent s'épanouir. Son centre-ville, avec ses places publiques animées et ses endroits recherchés, enrichit la vie des Lavallois. Entourée de ses rivières et oxygénée par ses bois et ses grands parcs, Laval est une ville verte et durable où il fait bon vivre et respirer.
SÉDUISANTE DE NATURE
La ville ne cesse de s'embellir. En 2035, les zones revitalisées forment un environnement intégré et cohérent. Au cœur des espaces habités, des aires piétonnes accueillent une diversité de services et d'activités culturelles, sportives et récréatives. Des voies cyclables bien aménagées, un réseau optimisé de transport collectif et de grands axes routiers facilitent les déplacements. Ces milieux de vie agréables séduisent les Lavallois, qui y vivent, y travaillent et s'y divertissent.
HUMAINE DE NATURE
Sa diversité culturelle et l'accessibilité de ses services font de Laval une ville recherchée. Grâce à ses organismes et à ses institutions bien ancrés sur le territoire, la communauté grandit. Les Lavallois de tous les âges et de tous les milieux développent un fort sentiment de solidarité et d'appartenance. Soucieuse du bien-être des citoyens et des familles, la collectivité offre un cadre de vie sécuritaire qui permet à chacun de se réaliser.
ENTREPRENANTE DE NATURE
En 2035, Laval s'impose comme la deuxième ville en importance du Québec. Forte de sa créativité, de son dynamisme et de la diversité de son économie, elle stimule l'entrepreneuriat et attire de grandes sociétés. Ces organisations s'insèrent dans le tissu social et contribuent à sa prospérité.
ENGAGÉE DE NATURE
Par sa gouvernance, la Ville encourage l'innovation et la participation citoyenne, et elle exerce une gestion agile, éthique et ouverte. Laval, une équipe engagée.

[1] VILLE DE LAVAL. *Urbaine de nature*, « Laval 2035 »*, vision* stratégique, 2015, p. 19.

3.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale, illustré à la carte 3-1 identifie les différentes composantes du territoire sur lesquelles la Ville entend travailler au cours des prochaines années pour atteindre la vision énoncée précédemment. Il montre également les diverses interventions convergeant dans un même secteur et rend compte de l'impact de celles-ci sur le territoire. Le concept s'appuie sur quatre idées maîtresses qui permettent d'imaginer le potentiel du Laval de demain :

1ère idée : L'équilibre entre le développement urbain et la préservation des milieux naturels et agricoles et du patrimoine

« Laval, urbaine de nature » constitue l'idée maîtresse de la vision stratégique de Laval. Celle-ci dicte l'équilibre qui doit s'opérer entre la préservation des milieux naturels lavallois et l'urbanisation du territoire. Concilier le déploiement du développement urbain et la préservation des milieux naturels, agricoles et du patrimoine est l'une des pierres d'assises pour le schéma d'aménagement et guidera l'aménagement futur du territoire lavallois. Riche d'une mosaïque vivante de milieux naturels d'intérêt, d'une zone agricole d'exception, de son caractère insulaire unique et d'un patrimoine riche, l'urbanisation du territoire devra dorénavant s'harmoniser à ces composantes porteuses de l'identité lavalloise et d'un potentiel de mise en valeur notable.

ZONE AGRICOLE

Milieu riche et sensible, la zone agricole permanente occupe une place prépondérante sur le territoire lavallois. Composante forte de l'identité lavalloise, la zone agricole est préservée et dynamisée assurant sa pérennité et le déploiement de son rôle économique pour devenir un incubateur reconnu d'approches novatrices dans le domaine agricole.

MILIEUX NATURELS

Les milieux naturels identifiés sur le concept d'organisation spatiale illustrent les secteurs à forte valeur écologique qui bénéficient d'un statut de conservation particulier. Ces territoires présentent une densité d'éléments d'intérêt incluant notamment les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et les bois d'intérêt municipal, les écosystèmes forestiers exceptionnels et les aires protégées par le gouvernement du Québec. Véritable mosaïque naturelle, tous ces territoires sont composés de bois, de friches arbustives, de cours d'eau, de milieux humides et de prairies herbacées.

BERGES ET ESPACES RIVERAINS

De par son caractère insulaire, Laval possède de nombreuses berges mises en valeur au bénéfice des résidents lavallois et des visiteurs. En plus d'offrir des lieux d'activités récréatives et de villégiature, les berges ouvrent le territoire vers des perspectives paysagères. L'accessibilité à ces espaces en rive et leurs aménagements sont bonifiés. Au fil du temps, l'amélioration de la qualité de l'eau permet l'ouverture de nouvelles plages et la baignade. La présence accrue de végétation sur les berges offre de nombreux bénéfices écologiques, dont une meilleure stabilité du sol et une régulation du niveau de l'eau.

PATRIMOINE

Le territoire lavallois possède un riche patrimoine qui englobe des ensembles urbains, ruraux et naturels comme les noyaux patrimoniaux, les milieux naturels, les sites archéologiques et les paysages humanisés qui contribuent à la fierté et à l'identité lavalloise. La protection et la mise en valeur de ces atouts ainsi que l'amélioration du paysage urbain de manière générale, notamment par la revitalisation des entrées de ville, participent à l'attractivité de Laval et renforcent le sentiment d'appartenance des Lavallois.

SECTEURS D'EXPANSION URBAINE

Le développement anticipé dans les secteurs d'expansion urbaine doit cohabiter harmonieusement avec les milieux naturels, et ce, afin d'offrir des milieux de vie de qualité aux citoyens lavallois. Le développement des secteurs d'expansion urbaine fera l'objet d'une priorisation en fonction de différents critères, tels que la capacité des infrastructures municipales (égout et aqueduc), la desserte en transport collectif, etc.

2E IDÉE : LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES PÔLES DE QUARTIER ET LE CENTRE-VILLE

Les pôles de quartier et le centre-ville ont des fonctions à la fois distinctives et complémentaires pour les Lavallois. Leur localisation illustre la dynamique territoriale qui s'est organisée depuis les débuts de l'urbanisation de l'île Jésus, principalement caractérisée par une multipolarité naturelle et une centralité en devenir. Cette complémentarité entre ces composantes urbaines est supportée par un réseau de parcs urbains aux fonctions multiples.

PÔLES DE QUARTIER

Les pôles de quartier sont dynamiques, vibrants et à échelle humaine. Ils disposent d'une identité claire et bénéficient d'un fort sentiment d'appartenance de la part de leurs résidents respectifs. Accessibles et offrant une diversité d'activités et d'événements, les pôles constituent des cœurs de la vie familiale et civique qui comblent les services du quotidien par leurs commerces de proximité et qui offrent des lieux de socialisation pour tous, des enfants aux personnes âgées.

Les pôles de quartier comprenant des territoires patrimoniaux, tels que Sainte-Rose, Sainte-Dorothée, Saint-Martin et Saint-Vincent-de-Paul, se redéveloppent tout en préservant et mettant en valeur leur caractère et éléments historiques.

CENTRE-VILLE

En complémentarité avec les pôles de quartier, le centre-ville de Laval prend forme de part et d'autre de l'autoroute des Laurentides. Il s'établit comme un lieu de rassemblement multifonctionnel, dynamique et attractif, se constitue comme un phare de l'identité lavalloise et se renforce en tant que destination de rayonnement métropolitain. Tout en étant le moteur économique de la Ville, le centre-ville est habité et convivial, animé par la complémentarité de ses composantes. Résultat d'une solide planification détaillée et du déploiement d'une image de marque immédiatement reconnaissable, le centre-ville poursuit sa croissance et entraîne le prolongement de la ligne orange du réseau de métro.

GRANDS PARCS URBAINS

Les grands parcs urbains, dont le Centre de la nature, le parc des Prairies et le parc de la Rivière-des-Mille-Îles s'arriment à un réseau d'espaces verts et publics qui s'organisent de sorte à rapprocher la nature des résidents lavallois. La riche biodiversité de la rivière des Mille Îles, symbolisée par le Parc du même nom, renforce son positionnement et son attrait comme l'un des plus grands parcs naturels de la région métropolitaine en poursuivant sa valorisation. En plus d'offrir des havres de verdure dans la ville, ces grands parcs urbains constituent des lieux de rassemblement, d'échanges et de récréation importants pour tous les Lavallois.

3E IDÉE : LE LIEN INDISSOCIABLE ENTRE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA PLANIFICATION DU TRANSPORT

Face à un contexte où les modes de transport sont réexaminés afin d'être plus durables, l'aménagement du territoire lavallois se libère du conditionnement automobile afin de laisser place aux transports collectifs et actifs, en particulier au cœur des milieux de vie tels que les pôles de quartier, les secteurs résidentiels et le centre-ville. Ceci permet à la ville d'amorcer un virage allant dans le sens de la vision du PMAD, et des meilleures pratiques internationalement reconnues en la matière.

RÉSEAU AUTOROUTIER ET ROUTIER

L'armature urbaine, formée des artères structurantes et du réseau autoroutier, continue de constituer la principale trame viaire sur le territoire lavallois. Le parachèvement du réseau routier permet cependant d'assurer une plus grande connectivité et mobilité sur le territoire.

TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

Aux stations de métro et de train de banlieue existantes s'ajoutent le Réseau électrique métropolitain (REM), de nouvelles stations de métro et des mesures préférentielles pour les transports collectifs incluant des corridors de bus à haut niveau de service (BHNS), qui sont maintenant présents sur plusieurs artères structurantes. Ces modes de transport plus lourds forment l'ossature du réseau de transport collectif à laquelle se greffent les trajets locaux d'autobus et certains stationnements incitatifs, dont plusieurs ont déjà été redéveloppés afin de rapprocher les milieux de vie des principaux points d'accès au transport en commun. Ensemble, ces éléments permettent de lier le centre-ville, les pôles d'emplois et de services et les milieux de vie entre eux.

Les transports actifs ne sont pas en reste : la trame cyclable utilitaire, incluant notamment le réseau Vélo-express, est complété et prolongé et bénéficie d'aménagements assurant la sécurité et le confort des usagers toute l'année.

Grâce à ces aménagements et interventions, la part modale des transports collectifs et actifs augmente significativement sur le territoire.

AIRES TOD

Bien que certaines soient confrontées à des contraintes significatives au développement, les sept aires TOD du territoire (Sainte-Dorothée, Île-Bigras, Cartier, De la Concorde, Montmorency, Vimont et Sainte-Rose) poursuivent leur développement ou redéveloppement et émergent comme des milieux de vie complets et à échelle humaine. Le déploiement de leur urbanisation est véritablement arrimé à la desserte en transports collectifs et actifs et, bénéficiant d'une planification détaillée faisant usage des meilleures pratiques, elles émergent dans plusieurs cas comme des quartiers modèles. Les sept aires TOD ont su conserver ou créer une identité qui est propre à chacune. Tout en favorisant lorsque possible une forme plus urbaine, dense et compacte, le développement s'est effectué dans le respect de l'identité et des caractéristiques du milieu environnant et de la volonté des résidents.

4E IDÉE : LA PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Fort d'un dynamisme économique caractérisé par une offre commerciale et industrielle d'envergure, Laval renforce sa position de bassin d'emploi important de la région métropolitaine de Montréal. La vitalité de son économie confirme le leadership du territoire lavallois en matière d'innovation, de développement économique et de création d'emploi, particulièrement de haut calibre.

Afin d'améliorer sa compétitivité, Laval a su canaliser son développement économique aux endroits stratégiques tels que le centre-ville, les secteurs industriels, les noyaux commerciaux, les artères structurantes et les pôles de quartier, qui sont devenus, à leur mesure et selon leurs niches respectives, des vecteurs du dynamisme économique lavallois. Incubateurs économiques, ces secteurs offrent une concentration d'activités permettant l'émergence de synergies d'affaires et une réelle création de valeur sur le territoire lavallois.

CENTRE-VILLE ET PÔLES DE QUARTIER

Le centre-ville et les pôles de quartier jouent des rôles importants dans l'économie régionale et locale, respectivement, par l'attrait qu'ils représentent pour des visiteurs potentiels, mais aussi pour des entreprises songeant à s'établir sur le territoire. Cœur de l'économie lavalloise, la consolidation et le développement du centre-ville ont permis d'assurer son effervescence et ses retombées pour l'ensemble du territoire. Les pôles de quartier sont des lieux privilégiés d'où émerge une économie locale dynamique, grâce notamment à la concentration et la mixité des activités qui y ont été favorisées.

PÔLES COMMERCIAUX

Les trois pôles commerciaux de vocation régionale continuent de s'affirmer comme des destinations économiques importantes permettant au territoire lavallois de répondre à la demande pour des concentrations commerciales d'accès essentiellement automobile et offrant une grande diversité de produits et services. Tout en se modernisant selon l'évolution des besoins et préférences des consommateurs, la requalification de ces pôles en quartiers mixtes, complets et compacts commence à être envisagée et réfléchie.

ARTÈRES STRUCTURANTES

Le territoire lavallois s'articule autour d'artères structurantes misant sur la mobilité active et le transport collectif et qui comprennent une offre commerciale variée et dynamique. Ces artères sont animées et conviviales pour les piétons et certains tronçons sont requalifiés à des fins mixtes, densifiés et revitalisés.

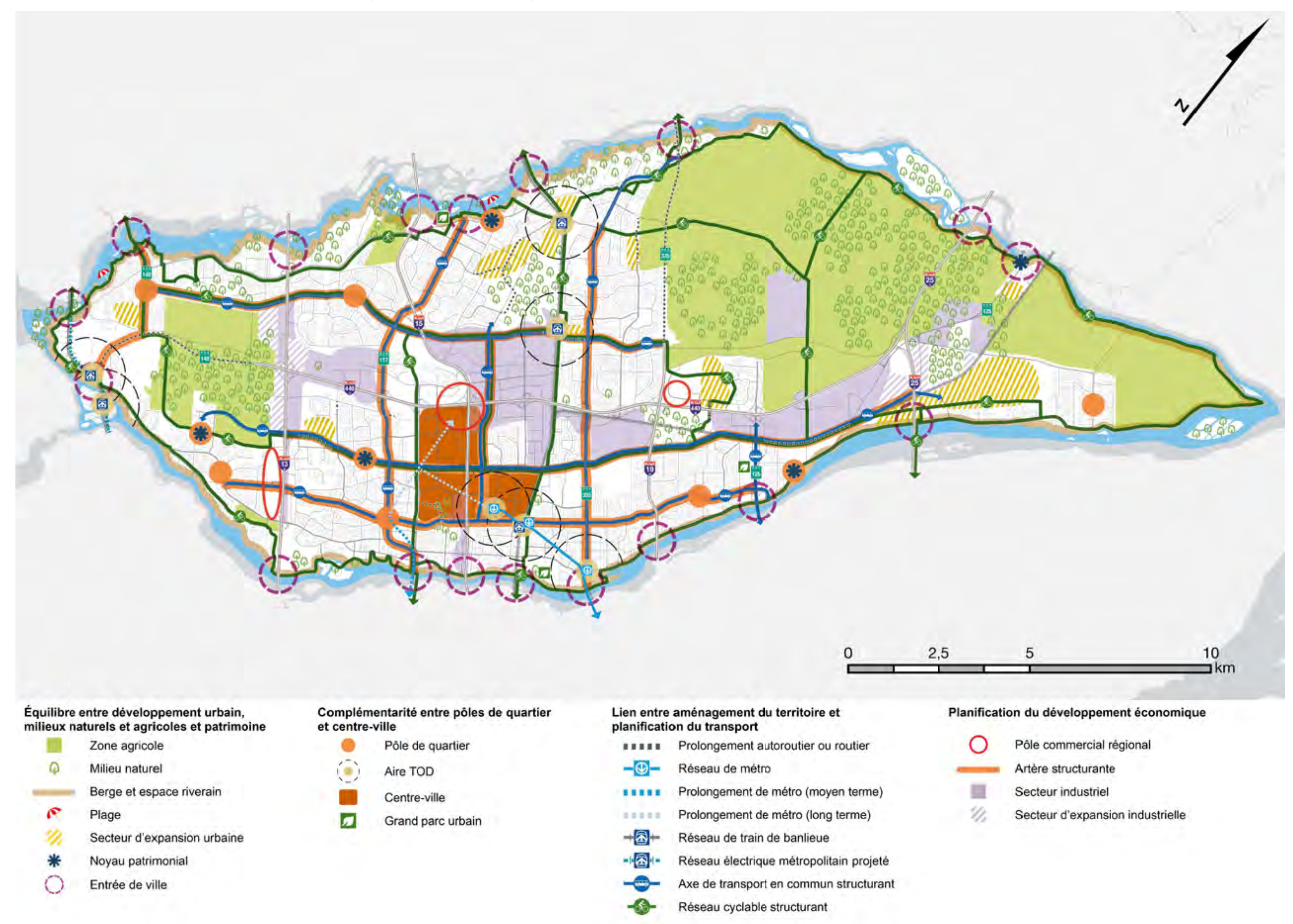
SECTEURS INDUSTRIELS

Les principaux secteurs industriels, stratégiquement positionnés aux carrefours des axes autoroutiers, ont su s'adapter à une économie en pleine mutation. La revitalisation, la consolidation et la densification de ces espaces économiques favorisent un accroissement des valeurs foncières de ces secteurs qui se démarquent par un niveau élevé de compétitivité et d'attractivité à l'échelle métropolitaine, nationale et internationale.

SECTEURS D'EXPANSION INDUSTRIELLE ET INDUSTRIELLE/COMMERCIALE RÉGIONALE

La planification et l'aménagement de qualité de nouveaux espaces économiques sur le territoire permettent d'accueillir des entreprises qui œuvrent dans des secteurs à grande valeur ajoutée. Tout en assurant une optimisation de l'utilisation du territoire, dans une perspective de développement durable, ces zones d'expansion permettent de soutenir le déploiement des activités de l'économie axée sur l'innovation et les nouvelles technologies.

Carte 3-1 : Concept d'organisation spatiale *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*



3.3 GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET ACTIONS

Les grandes orientations, les objectifs, les sous-objectifs et les actions présentés dans cette section résultent d'une lecture transversale des nombreux thèmes qui caractérisent l'aménagement du territoire et des enjeux divers qui touchent plus particulièrement Laval, le tout dans une perspective de développement durable.

Le schéma d'aménagement se décline ainsi en trois grandes orientations et 13 objectifs :

ORIENTATION 1 : GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS DE FAÇON ÉCORESPONSABLE
OBJECTIF 1.1 Consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports **OBJECTIF 1.2** Optimiser l'occupation du territoire aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurant **OBJECTIF 1.3** Intégrer la dimension environnementale au cœur de la planification et de l'aménagement du territoire **OBJECTIF 1.4** Tenir compte des contraintes d'origines naturelle et anthropique dans la planification du territoire
ORIENTATION 2 : STIMULER ET PROMOUVOIR LE DYNAMISME, L'INNOVATION ET LE CARACTÈRE IDENTITAIRE DE LA VILLE
OBJECTIF 2.1 Créer un centre-ville multifonctionnel, attractif et performant **OBJECTIF 2.2** Reconnaître le caractère multipolaire du territoire par la consolidation des pôles de quartier **OBJECTIF 2.3** Promouvoir l'agriculture en tant que composante identitaire et économique du territoire **OBJECTIF 2.4** Soutenir le développement économique de la ville pour accroître son rayonnement **OBJECTIF 2.5** Protéger et mettre en valeur le patrimoine culturel
ORIENTATION 3 : CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS, INCLUSIFS ET À ÉCHELLE HUMAINE
OBJECTIF 3.1 Repenser la conception et la transformation des milieux de vie en relation avec l'expérience humaine **OBJECTIF 3.2** Planifier une offre résidentielle, des équipements et des services publics adaptés aux besoins des familles et de tous les citoyens **OBJECTIF 3.3** Encourager la vitalité culturelle et communautaire comme levier de développement social **OBJECTIF 3.4** Revitaliser les quartiers présentant des défis urbains et socioéconomiques

ORIENTATION 1 : GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS DE FAÇON ÉCORESPONSABLE

Laval a connu une croissance importante au cours des dernières décennies et celle-ci est appelée à se poursuivre, considérant les projections démographiques d'ici 2031. Bien que ce développement ait été salutaire pour les finances de la municipalité, permettant d'investir dans de nouveaux équipements et infrastructures, il a été accompagné de conséquences négatives : utilisation intensive de l'automobile, perte de milieux naturels, dégradation des ressources hydriques et de l'air, amplification du phénomène des îlots de chaleur, etc. C'est dans ce contexte que Laval doit revoir sa manière d'occuper le territoire, dans une perspective plus écoresponsable.

Le principe d'écoresponsabilité fait référence à une approche transversale et globale qui vise à répondre aux enjeux du développement durable. Chaque décision relative à l'aménagement du territoire doit être anticipée et concrétisée de manière à ce que ses impacts soient diminués du point de vue tant environnemental que social et économique. Tout nouveau projet de construction, de modification ou de requalification devra proposer des solutions efficaces et adaptées notamment pour diminuer l'empreinte écologique, protéger les milieux humides, assurer l'efficacité énergétique des bâtiments, réduire les émissions de gaz à effet de serre et permettre une gestion optimale des eaux pluviales, tout en assurant la sécurité des biens et des personnes, en respectant à long terme la capacité de payer des citoyens et en créant de la richesse foncière.

De manière plus concrète, le schéma d'aménagement vise entre autres à consolider le développement territorial en arrimant sa planification avec celle des transports et en accordant une attention particulière à l'optimisation de l'occupation du territoire aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurant. La planification des transports devra dorénavant répondre à une gestion durable de l'urbanisation plutôt qu'à une logique d'étalement urbain. Trop longtemps considérée comme une contrainte au développement, la dimension environnementale occupera dorénavant une place centrale dans la planification du territoire. Les milieux naturels sont des atouts que la Ville de Laval souhaite sauvegarder et mettre en valeur. Finalement, un meilleur encadrement des contraintes d'origines naturelle et anthropique permettra de minimiser les impacts sur l'environnement et la population.

OBJECTIF 1.1 : CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN ARRIMANT LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE ET LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

Le développement du territoire lavallois s'est effectué en lien étroit avec le déploiement de son réseau routier et autoroutier. Comme dans les autres villes de banlieue, cette motorisation massive a eu pour effet de favoriser l'étalement urbain. Des coûts importants sont associés au développement et à l'entretien des infrastructures et des services publics résultant de cette dispersion de la croissance urbaine. Une gestion durable de l'urbanisation est donc à privilégier en contexte de croissance afin de limiter et d'optimiser les investissements publics. Par conséquent, le schéma d'aménagement entend faire de la planification des transports une composante intrinsèque de l'aménagement du territoire, de façon à envisager les besoins anticipés quant au transport des biens et des personnes conjointement avec les secteurs d'habitation et les espaces économiques existants et projetés.

Une approche privilégiant une structure urbaine axée sur la mobilité durable et la consolidation du développement urbain doit notamment cibler une diminution des distances parcourues, un transfert de la part modale de l'automobile vers les transports actif et collectif, et donc une réduction des émissions de gaz à effet de serre. À cet effet, les citoyens, lors de consultations tenues dans le cadre de la démarche Repensons Laval, ainsi que lors de l'élaboration de la vision stratégique Urbaine de nature et du schéma d'aménagement et de développement révisé, se sont clairement exprimés en faveur d'un tel virage afin de réduire la place de l'automobile. Cet objectif implique une collaboration étroite entre la Ville et ses différents partenaires associés au domaine des transports.

Par ailleurs, cette volonté n'est pas incompatible avec le parachèvement du réseau routier lavallois, de façon à assurer la viabilité économique du territoire et le transport efficace des personnes et des marchandises, et à permettre la connectivité des diverses composantes du territoire, lequel se caractérise par sa multipolarité. La conception des prolongements anticipés devra cependant intégrer les différents modes de transport actif et collectif et considérer les impacts potentiels sur le milieu et sur l'environnement en général.

De plus, une connaissance actualisée de la capacité d'accueil résiduelle des infrastructures existantes (égout et aqueduc) ainsi que la création de nœuds intermodaux structurants sont nécessaires afin d'orienter le développement du territoire vers un développement durable. La construction de nouveaux équipements et infrastructures, ou la réfection des équipements et infrastructures existants, devra assurer une desserte efficace des secteurs actuels et projetés, tout en respectant la capacité de payer des citoyens et une répartition équitable des coûts pour l'ensemble de la collectivité.

Sous-objectifs

- Respecter la capacité de support des écosystèmes.
- Prioriser les secteurs à développer et à redévelopper en lien avec la desserte en transport routier, collectif et actif et avec l'optimisation des équipements et des investissements municipaux.
- Améliorer l'intermodalité et l'interconnectivité des réseaux et des déplacements.
- Augmenter la part modale des déplacements effectués en transports actif et collectif, notamment en adhérant à l'objectif métropolitain de hausser à 30 % la part modale des déplacements par transport collectif à la période de pointe du matin d'ici 2021.
- Assurer un niveau de service élevé et continu sur le réseau de transport en commun métropolitain afin, notamment, de soutenir l'émergence de quartiers TOD et ainsi contribuer à la canalisation de la croissance au sein de ces quartiers.
- Assurer l'efficacité du transport des personnes et des marchandises et minimiser les impacts sur les milieux de vie.
- Favoriser le déploiement et l'accessibilité à un réseau de recharge pour véhicules électriques sur le territoire lavallois.
- Localiser les installations d'intérêt métropolitain et régional de façon à optimiser leur desserte via les réseaux de transport routier, collectif et actif.

Actions

Planification

1. Orienter le développement vers les secteurs déjà desservis ou en continuité avec le territoire urbanisé selon les critères définis à la section 5.1.3.
2. Réviser les plans directeurs des infrastructures (égout et aqueduc) et assurer leur mise à jour afin de desservir adéquatement les secteurs à construire et à transformer et réduire progressivement les surverses, conformément aux politiques environnementales en vigueur.
3. Élaborer et mettre en œuvre, en collaboration avec les partenaires, un plan intégré de mobilité durable (routier, collectif et actif) pour le territoire de Laval.
4. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière pour l'implantation des équipements structurants d'intérêt métropolitain et régional.
5. Élaborer et mettre en œuvre une étude d'opportunité sur les déplacements piétonniers sur le territoire de Laval.
6. Élaborer et mettre en œuvre une politique sur le stationnement afin d'assurer une meilleure gestion du stationnement pour l'ensemble du territoire de Laval.
7. Étudier l'opportunité d'implanter des systèmes de vélos ou d'automobiles en libre-service, notamment au centre-ville et à proximité des stations de métro.

Coordination et partenariat

8. Accorder les ressources nécessaires à l'évaluation et à la priorisation des demandes de services municipaux dans les secteurs à construire et à redévelopper.
9. Poursuivre la collaboration et la réflexion avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) concernant la réalisation :
   - du prolongement de l'A-440 en autoroute ou en boulevard urbain dans le secteur ouest de Laval ;
   - de l'élargissement de l'A-13 à la hauteur du pont Louis-Bisson ;
   - du prolongement de l'A-19 jusqu'à Bois-des-Filion.
10. Accentuer la collaboration avec la Société de transport de Laval (STL) afin d'assurer une meilleure intégration des transports collectifs lors de la planification des nouveaux quartiers et lieux d'emplois.
11. Collaborer avec la STL à l'amélioration et à l'optimisation de la desserte en transport collectif interne.
12. Collaborer à l'amélioration de la performance du service d'autobus par la mise en place de mesures préférentielles et par l'implantation d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS), notamment sur les boulevards Le Corbusier, de la Concorde, des Laurentides, Notre-Dame, Curé-Labelle, Dagenais et Saint-Martin, et par la mise en œuvre du projet de service rapide par bus (SRB) Pie-IX en territoire lavallois.
13. Poursuivre la planification du prolongement du métro sur le territoire, en collaboration avec les partenaires, en priorisant à court terme le prolongement des tronçons 1 et 2 de la ligne orange.
14. Collaborer avec le MTMDET pour réaménager les carrefours aux jonctions du réseau routier municipal et des bretelles autoroutières, notamment pour augmenter la présence d'arbres, intégrer les modes de transport actif et optimiser l'utilisation du sol.
15. Participer à l'amélioration de la fonctionnalité du réseau artériel métropolitain (RAM) en y intégrant notamment des aménagements en faveur des modes de transport actif et collectif.
16. Collaborer à la planification et au déploiement d'un réseau de recharge pour véhicules électriques sur le territoire lavallois, tant sur le domaine public que privé.

Projets

17. Poursuivre la mise à niveau des stations et des ouvrages majeurs de distribution d'eau potable, d'interception et de réduction progressive des surverses, des usines d'épuration des eaux et des stations de pompage.
18. Assurer la connectivité et l'efficacité du réseau routier structurant par la réalisation des travaux suivants, tout en limitant les impacts négatifs sur le plan économique, écologique et social :
   - le raccordement du boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et l'avenue Francis-Hughes ;
   - le prolongement du boulevard Saint-Martin Est, à l'est du boulevard Vanier ;
   - le réaménagement du boulevard Saint-Martin Ouest, entre l'A-13 et la 100e Avenue ;
   - l'élargissement du boulevard Daniel-Johnson, entre les boulevards Saint-Martin et du Souvenir ;
   - le prolongement de la rue Cardinal jusqu'au boulevard Notre-Dame ;
   - le prolongement de boulevard René-Laennec jusqu'à la rue Saint-Saëns ;
   - le raccordement de la 100e Avenue jusqu'au boulevard Cléroux ;
   - le prolongement des boulevards de la Renaissance et des Oiseaux ;
   - la reconfiguration du boulevard Sainte-Rose, à la hauteur du boulevard de la Renaissance ;
   - le prolongement du boulevard Chomedey jusqu'au boulevard Dagenais ;
   - le prolongement de l'avenue Jean-Béraud jusqu'au boulevard Curé-Labelle ;
   - l'élargissement du boulevard Arthur-Sauvé, entre le boulevard Dagenais Ouest et l'avenue des Bois;
   - la construction d'un viaduc au-dessus de l'A-440, entre le boulevard Robert- Bourassa et la rue Gaumont *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*
19. Poursuivre la mise en œuvre du Plan de mobilité active de Laval.
20. Mettre en œuvre le Plan directeur du réseau cyclable selon une priorisation basée sur la connectivité et la continuité du réseau ainsi que sur la rentabilité des déplacements (achalandage).

21. Consolider le réseau cyclable artériel par le déploiement du réseau Vélo-express, connecté à la Route verte et au Sentier métropolitain cyclable et pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire afin de relier les différents pôles d'intérêt et les générateurs de déplacements sur le territoire lavallois et assurer la liaison vers les municipalités limitrophes.

Réglementation

22. Intégrer à la réglementation d'urbanisme les balises d'aménagement définies à la section 5.7 pour l'implantation des équipements structurants d'intérêt métropolitain et régional.
23. Intégrer à la réglementation municipale des balises en matière de gestion des corridors routiers en milieu agricole ou urbain permettant de guider l'analyse des demandes d'accès et des demandes d'interventions.
24. Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions favorisant l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les nouveaux projets de développement.

OBJECTIF 1.2 : OPTIMISER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE AUX POINTS D'ACCÈS ET AUX ABORDS DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT

Laval peut compter sur la présence, sur son territoire, de trois stations de métro, de cinq gares de train de banlieue et, bientôt, d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS), ainsi que le futur réseau électrique métropolitain (REM) dans le secteur ouest de l'île. L'implantation de ces infrastructures du réseau de transport en commun structurant a nécessité des investissements publics considérables. Par conséquent, une optimisation et une densification du développement urbain aux points d'accès et aux abords de ce réseau sont nécessaires afin d'encourager l'utilisation du transport en commun et de générer des retombées qui assureront la rentabilité de ces équipements. Ces retombées peuvent se traduire notamment par la venue de nouveaux ménages, de services de proximité et d'entreprises génératrices d'emplois, l'achalandage accru de ces infrastructures de transport, ainsi que la dynamisation de la vie de quartier et l'augmentation des revenus municipaux par la captation de la valeur foncière.

Cet objectif vise également à répondre à celui du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui propose d'orienter 40 % des nouveaux ménages vers les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant. Parmi les sept aires TOD (*transit-oriented development*, c'est-à-dire dont l'aménagement est axé sur le transport collectif) présentes sur le territoire lavallois, plusieurs se situent dans des secteurs de requalification ou présentent un fort potentiel de développement et de redéveloppement (Vimont, Sainte-Rose, Cartier, De la Concorde, Montmorency), et contribueront à l'atteinte de cet objectif métropolitain. Néanmoins, leur transformation devra être accompagnée par des investissements publics importants (acquisition, démolition, décontamination, développement, aménagement urbain, etc.) qui devront être planifiés stratégiquement.

Cette approche implique une densification de l'occupation du sol qui doit répondre à plusieurs impératifs quant à la qualité de vie de ces milieux et à l'insertion harmonieuse des nouvelles constructions dans le cadre bâti existant. Ainsi, on doit prendre en compte la mixité des fonctions urbaines, la qualité architecturale des bâtiments, l'accès à des espaces publics, à des parcs et à des espaces verts, le design urbain et l'intermodalité avec les autres modes de déplacement, de façon à assurer l'attractivité et la qualité de ces environnements.

Sous-objectifs

- Densifier le cadre bâti aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurant en privilégiant une transition progressive en harmonie avec le cadre bâti existant.
- Adhérer à l'objectif métropolitain d'orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

- Favoriser une mixité horizontale et verticale des fonctions urbaines.
- Encourager la localisation des entreprises à forte densité d'emplois aux points d'accès et aux abords du réseau de transport collectif structurant.
- Optimiser l'occupation du sol et la captation de la valeur foncière.
- Assurer une meilleure gestion des espaces de stationnement.
- Concevoir l'aménagement des aires TOD à l'image des pôles de quartier, de façon à en faire des milieux de vie complets.
- Prévoir des aménagements et soigner le design urbain aux abords des stations de métro et des gares pour contribuer à l'intermodalité, à la convivialité et à la sécurité des lieux pour les usagers.
- Prioriser les déplacements actifs au sein des aires TOD.

Actions

Planification

1. Réviser ou élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.
2. Mener des études de design et de revitalisation et des études économiques pour la station de métro Cartier et la station de métro et gare De la Concorde.
3. Élaborer une stratégie d'investissement spécifique aux aires TOD afin de prioriser les investissements municipaux pour assurer l'attractivité de ces secteurs et accroître les retombées fiscales pour la Ville et la collectivité lavalloise.
4. Réaliser des études de mobilité et des plans de gestion de l'offre en stationnement (quantité, coût, durée permise et localisation) et des déplacements qui soient spécifiques aux aires TOD, afin d'améliorer la connectivité, l'intermodalité, la perméabilité du tissu urbain et l'optimisation de l'occupation du sol, ainsi que l'attrait du transport collectif.

Coordination et partenariat

5. De concert avec les partenaires, revoir la conception des stationnements incitatifs de manière à ce qu'ils soient intégrés à la composition architecturale des bâtiments jouxtant un point d'accès au réseau de transport collectif structurant.
6. Associer la population et les organismes communautaires des aires TOD à l'exercice de la planification particulière.
7. Établir des partenariats avec des acteurs publics, privés et institutionnels de façon à contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière dans les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés.

Projets

8. Revaloriser les terrains contaminés du site de la gare de Vimont.
9. Revoir la configuration et l'aménagement de l'avenue Léo-Lacombe, notamment pour créer un espace public linéaire le long de la voie ferrée.
10. Réorganiser les abords immédiats de la station de métro Cartier et de la station de métro et gare De la Concorde et relocaliser le dépôt de neige usée situé à proximité de la gare de Sainte-Rose pour optimiser l'occupation du sol.
11. Redévelopper et mettre en valeur les équipements municipaux à proximité de la station de métro Cartier.

Réglementation

12° Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions et des critères visant la mixité des fonctions urbaines, la densification et la compacité du cadre bâti, et la diversification des typologies résidentielles le long des corridors de transport en commun métropolitain et municipal structurants projetés, tout en assurant une intégration harmonieuse dans le cadre bâti existant.

OBJECTIF 1.3 : INTÉGRER LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE AU CŒUR DE LA PLANIFICATION ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La gestion et l'occupation écoresponsables du territoire font appel à la préservation, la valorisation et la mise en valeur des milieux naturels. Longtemps considérés comme des contraintes au développement, les milieux naturels constituent désormais des atouts à sauvegarder et à mettre en valeur. L'atteinte de l'équilibre entre l'urbanisation du territoire et la conservation de l'environnement doit être au cœur de la planification et de l'aménagement du territoire.

Dans un contexte de lutte et d'adaptation aux changements climatiques, la Ville doit amorcer les transformations nécessaires pour assurer une gestion territoriale plus écoresponsable, ce qui implique l'adoption d'approches innovantes adaptées au contexte lavallois. L'intégration de la dimension environnementale devra se traduire de diverses façons, entre autres lors de la conception de bâtiments, mais aussi de voies de circulation et d'espaces publics ou privés : toutes les initiatives contribuant au verdissement de l'environnement urbain devront être encouragées.

L'ampleur du problème des îlots de chaleur, auquel s'ajoute celui de la gestion des eaux pluviales, met en lumière la place considérable accordée au stationnement et, plus largement, aux espaces minéralisés sur le territoire. L'augmentation générale de la canopée et des espaces végétalisés, sur le domaine public comme sur le domaine privé, permettra de contrer les effets des îlots de chaleur et d'assurer une meilleure rétention des eaux pluviales. Parallèlement, la mise à niveau des infrastructures et la réduction des surverses en temps d'orage contribueront à améliorer la gestion des eaux pluviales. L'introduction de technologies vertes réduira les coûts et aidera à renforcer la qualité de l'environnement et, par conséquent, la qualité de vie de la collectivité lavalloise.

La Ville de Laval s'investit désormais dans un virage qui vise à transformer les contraintes environnementales en écobénéfices et donc à reconnaître et préserver le patrimoine naturel lavallois. Bien que n'étant pas incluse dans le système économique traditionnel, la nature rend des services importants en contribuant à la création de richesse, à la diminution des coûts d'infrastructures et en améliorant le bien-être pour la collectivité. La préservation, la mise en valeur, voire l'accroissement de la part des composantes naturelles et environnementales participent directement à l'attractivité de Laval ainsi qu'à la santé, au sentiment de fierté et à l'identité collective des Lavallois.

Sous-objectifs

- Assurer la conservation, la protection et la mise en valeur des milieux naturels ainsi que leur connectivité pour favoriser la biodiversité du patrimoine naturel lavallois.
- Adhérer à l'objectif métropolitain de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal et accroître à 14 % la proportion de milieux naturels protégés sur le territoire lavallois.
- Protéger et mettre en valeur les milieux humides, les cours d'eau ainsi que les rives et le littoral (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*).
- Contribuer à la lutte aux îlots de chaleur.
- Améliorer la qualité de l'air afin de diminuer les risques d'effets néfastes sur la santé humaine.
- Favoriser l'écoconception des bâtiments, des espaces publics et des quartiers.
- Assurer une gestion optimale des eaux de surface.
- Intensifier le verdissement sur l'ensemble du territoire.

- Contribuer à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour lutter contre les changements climatiques.
- Contribuer à la sauvegarde et au rétablissement des espèces floristiques menacées ou vulnérables.
- Assurer aux populations actuelles et aux générations futures l'accès à des approvisionnements sûrs et abordables en eau potable de bonne qualité.
- Assurer la salubrité publique et diminuer la pression sur le milieu naturel lors du lotissement.

Actions

Planification

1° Élaborer et mettre en œuvre :
- un plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels ;
- un plan régional des milieux humides et hydriques (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*) ;
- une politique relative à la gestion des cours d'eau ;
- une stratégie d'acquisition des milieux naturels ;
- des stratégies parallèles de gestion écologique des eaux de surface, complémentaires aux modes traditionnels ;
- une politique de l'arbre et un plan de foresterie urbaine permettant d'augmenter la canopée, en priorisant les quartiers ayant un déficit en canopée, et de mettre en valeur les qualités de l'arbre en milieu urbain ;
- des plans de protection et de conservation des sources d'eau potable.

2° Mettre en place des incitatifs financiers visant à accroître la plantation d'arbres et favoriser les mesures de verdissement sur les terrains privés commerciaux et industriels.

3° Maintenir le programme de distribution d'arbres et bonifier l'aide financière pour la plantation d'arbres sur les propriétés résidentielles dans les quartiers existants.

4° Poursuivre la réalisation de l'inventaire arboricole sur le domaine public pour évaluer l'état actuel de la foresterie municipale (essences, âge, santé, etc.) et en améliorer la gestion.

5° Réaliser une étude pour connaître les délimitations et réaliser la caractérisation des bassins versants présents sur le territoire lavallois.

6° Poursuivre les démarches pour l'agrandissement de la superficie du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles.

7° Solliciter le gouvernement du Québec pour inscrire les aires protégées suivantes au Registre des aires protégées, notamment :
- Habitat floristique de la Rivière-des-Mille-Îles ;
- Habitat du rat musqué 11-13-0036-1988 ;
- Habitat du rat musqué 11-13-0041-1988 ;
- Habitat du rat musqué 11-13-0045-1989 ;
- Habitat du rat musqué 11-13-0087-1993.

8° Réaliser un inventaire des activités anthropiques en amont des prises d'eau potable ainsi qu'une étude d'analyse de vulnérabilité de la source.

Coordination et partenariat

9° Collaborer avec les organismes locaux afin de cartographier les milieux naturels sur le territoire lavallois et en assurer la mise à jour régulière.

10° Poursuivre les efforts afin que les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain, les bois d'intérêt municipal et les milieux humides d'intérêt de propriété municipale soient inscrits à titre d'initiatives municipales de conservation au Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*).

11° Poursuivre les discussions avec le gouvernement du Québec dans le but de doter Laval d'une carte officielle de son réseau hydrique.

12° Poursuivre les représentations auprès du conseil stratégique de la Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent–Grand Montréal ainsi qu'auprès du Conseil des bassins versants des Mille-Îles (COBAMIL).
13° Poursuivre la mise en place d'une table de concertation pour les bois de Laval afin d'assurer la collaboration des organismes dans la protection et la mise en valeur des milieux naturels.
14° Poursuivre la collaboration avec le gouvernement du Québec et la CMM et participer financièrement, selon une contribution équivalente de chaque partie, à l'acquisition des trois grandes îles en vue d'assurer leur mise en valeur à des fins de conservation.
15° Travailler de concert avec les divers intervenants du milieu pour restaurer certains milieux naturels d'intérêt partiellement dégradés.

Projets

16° Poursuivre la mise en œuvre du programme de débranchement des gouttières de la Ville de Laval, du plan de réduction des émissions de GES et du plan d'adaptation aux changements climatiques.
17° Mettre en valeur les rivières et les cours d'eau intérieurs, notamment par la renaturalisation des berges.
18° Aménager des îlots de fraîcheur à des endroits stratégiques, notamment dans le centre-ville, dans les secteurs industriels et dans les pôles de quartier.
19° Promouvoir l'aménagement de pratiques de gestion optimale et écologique des eaux pluviales dans l'environnement urbain et les projets de réaménagement.
20° Soutenir le plan d'action pour l'augmentation de la canopée et assurer le suivi de l'indice de la canopée en collaboration avec la CMM.
21° Assurer l'intégrité écologique des terrains municipaux à l'intérieur des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et des bois d'intérêt municipal (notamment le bois de la Source, le bois de l'Équerre, le bois Papineau, le bois du Souvenir et le bois Armand-Frappier) et les mettre en valeur.
22° Évaluer l'opportunité de devenir propriétaire et de faire reconnaître comme aires protégées les 24 îles orphelines de l'archipel lavallois.
23° Poursuivre la collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et l'organisme Éco-Nature, afin d'effectuer la campagne d'échantillonnage d'eau des rives ceinturant l'île Jésus.

Réglementation

24° Adopter un règlement régissant l'écoulement des cours d'eau.
25° Évaluer la possibilité de se doter d'outils juridiques (fiducie foncière d'utilité sociale, réserve aquatique) pour conserver à perpétuité la rivière des Mille Îles.
26° Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment :

- des normes de lotissement particulières à l'intérieur des corridors riverains ;
- des dispositions visant à protéger le couvert forestier à l'intérieur des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain, des bois d'intérêt municipal et des écosystèmes forestiers exceptionnels ;
- des dispositions relatives à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables ;
- des dispositions visant à protéger les milieux humides d'intérêt (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*) ;
- des outils qualitatifs adaptés et basés sur les balises d'aménagement écoresponsables prévus à la section 5.3 pour les zones d'aménagement écologique particulières (ZAEP) à l'extérieur de la zone agricole permanente ;
- des dispositions visant à protéger la majorité des îles ;
- des normes visant à limiter l'abattage d'arbres dans les nouveaux développements, à rendre obligatoire la protection des arbres lors des travaux de construction et à accroître de façon générale la plantation d'arbres sur le territoire ;

- des dispositions visant à réduire les îlots de chaleur (toitures blanches, plantation d'arbres, réduction des superficies minéralisées, etc.) et favoriser l'implantation de pratiques de gestion optimale des eaux pluviales ;
- des dispositions visant à interdire le remblai des milieux humides riverains et de ceux situés dans la plaine inondable de récurrence 20-100 ans ;
- des mesures visant à restreindre la plantation d'espèces végétales nuisibles et envahissantes et à encourager la plantation d'espèces indigènes diversifiées sur le territoire ;
- des normes pour favoriser l'écoconception des bâtiments, des espaces publics et des quartiers.

OBJECTIF 1.4 : TENIR COMPTE DES CONTRAINTES D'ORIGINES NATURELLE ET ANTHROPIQUE DANS LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE

Il est primordial de documenter les contraintes d'origines naturelle et anthropique qui grèvent le territoire lavallois afin de les intégrer dans la planification et la gestion du territoire, dans la perspective d'assurer la sécurité des biens et des personnes et la préservation de l'environnement.

Les changements climatiques, qui entraînent des phénomènes météorologiques plus violents et plus fréquents qu'auparavant, appellent eux aussi une meilleure connaissance des secteurs les plus à risque à Laval. De même, de grandes catastrophes, comme celle survenue à Lac-Mégantic, ont conscientisé les administrations municipales quant à la nécessité de documenter les risques présents sur leur territoire et d'adopter des plans d'intervention et de contingence adéquats. La détermination des risques et la mise en place de mesures efficientes visant à en minimiser les impacts doivent se faire avec la collaboration et la coopération de tous les partenaires impliqués.

L'implantation de certains équipements ou infrastructures est aussi susceptible de présenter des risques majeurs et des inconvénients notables pour la population, le paysage ou l'environnement. Devant des populations mieux informées et plus sensibilisées quant à ces aspects, il devient essentiel de faire de l'acceptabilité sociale une prémisse de base à l'implantation de ces équipements ou infrastructures. Ceux-ci doivent servir l'intérêt collectif tout en présentant le moins de risques et d'inconvénients possibles pour le milieu.

Sous-objectifs

- Documenter et reconnaître les secteurs affectés de contraintes d'origines naturelle et anthropique.
- Réduire les impacts des contraintes d'origine anthropique par la mise en place de mesures de mitigation.
- Réduire les dommages causés par les inondations aux équipements et infrastructures publics *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*
- Protéger la faune et la flore typiques de la plaine inondable et la libre circulation des eaux *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*
- Reconnaître le rôle des milieux naturels dans le déploiement de stratégies d'infrastructures vertes et d'adaptation aux changements climatiques (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*).
- Encadrer l'implantation de nouveaux usages à proximité des zones de contrainte.
- Développer de meilleures pratiques concernant les mesures d'urgence pour optimiser les interventions en cas de sinistre.
- Intensifier la réhabilitation des sites contaminés pour favoriser le redéveloppement du tissu urbain.
- Assurer la valorisation des anciennes carrières par la restauration et la requalification de ces espaces.
- Contrôler les principales sources de pollution de l'air, de l'eau et du sol.
- Encadrer l'exploitation des ressources minérales et des hydrocarbures pour assurer une cohabitation harmonieuse avec les autres utilisations du territoire.
- Augmenter la résilience du territoire par l'implantation de mesures permanentes appropriées afin de limiter les impacts potentiels des inondations (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*).

Actions

Planification

1° Analyser des méthodes alternatives pour une gestion optimale des neiges usées et développer des critères pour la localisation de nouveaux sites ou l'agrandissement des sites existants.
2° Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de mise en valeur et de financement visant la réhabilitation des terrains contaminés.
3° Actualiser l'inventaire des matières dangereuses recensées dans les entreprises et élaborer des plans d'urgence et des mesures de réduction des risques pour ces matières.
4° Élaborer et mettre en œuvre une politique d'éclairage urbain visant notamment la réduction de la consommation d'énergie et de la pollution lumineuse.
5° Réviser et mettre en œuvre le nouveau Plan de gestion des matières résiduelles.
6° Identifier certains territoires incompatibles à l'activité minière à la suite de l'entrée en vigueur de l'article 304.1.1 de la Loi sur les mines (RLRQ, c. M-13.1) comme présenté à la section 5.8 et évaluer la possibilité de soustraire des secteurs supplémentaires (milieux agricoles, résidences, bâtiments patrimoniaux classés, etc.).

Coordination et partenariat

7° Solliciter la collaboration des entreprises publiques et privées de transport d'énergie, de télécommunication et ferroviaires afin que leurs projets se conforment à la réglementation municipale, et afin qu'elles communiquent en toute transparence à la Ville et à la population les informations définies à la section 5.6 lors de l'implantation d'équipements et d'infrastructures.
8° Poursuivre les représentations auprès des instances concernées afin de mieux connaître les produits dangereux transportés par voie ferrée sur le territoire et de réduire les vitesses maximales des convois.
9° Adresser une requête au gouvernement du Québec pour l'identification, la caractérisation et l'établissement de la cartographie des zones exposées aux glissements de terrain sur le territoire lavallois, afin de les intégrer aux outils de planification.
10° Limiter l'impact du transport lourd sur les milieux de vie lors de la planification du réseau de camionnage, de concert avec les acteurs de l'industrie (transport, extraction, camionnage, etc.) et les citoyens.
11° Mettre sur pied un comité interservices pour évaluer l'acceptabilité du risque lors de l'implantation d'un usage sensible à proximité d'une voie ferrée, d'un réseau de transport d'hydrocarbures ou d'un établissement industriel entreposant ou utilisant des matières dangereuses susceptibles de menacer la santé et la sécurité publiques.
12° Mettre en place un comité mixte municipal-industrie ayant pour mandat d'assurer la gestion de risques des sinistres majeurs liés aux matières dangereuses visées, entre autres, par le Règlement sur les urgences environnementales.
13° En collaboration avec le gouvernement du Québec, revoir les dispositions applicables dans la zone de grand courant d'une plaine inondable (0-20 ans).

Projets

14° Poursuivre la mise en œuvre du schéma de couverture de risques incendie 2015-2019.
15° Valoriser les matières organiques et aménager des écocentres sur le territoire lavallois en minimisant les impacts sur les secteurs environnants.
16° Amorcer des discussions avec les entreprises propriétaires des carrières en exploitation sur le territoire lavallois afin de valoriser ces sites lors de leur fin de vie utile, et ce, dans l'intérêt de la collectivité, par l'élaboration de plans de restauration et de renaturalisation.
17° Transformer les systèmes d'éclairage public de manière à ce qu'ils contribuent à la réduction de la pollution lumineuse et de la consommation énergétique, en profitant de l'occasion offerte par la réfection d'infrastructures urbaines.

Réglementation

18° Adopter un règlement pour encadrer les générateurs de risques présents sur le territoire assujettis au Règlement fédéral sur les urgences environnementales.

19° Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment :

- des mesures visant à réduire les odeurs associées aux activités agricoles et à établir des règles de réciprocité ;
- les feuillets cartographiques approuvés par le gouvernement du Québec pour le lac des Deux Montagnes et les rivières des Mille Îles et des Prairies, dans le cadre d'une collaboration avec la CMM ;
- les mesures de protection des rives, du littoral et des plaines inondables existantes ainsi que les nouvelles mesures de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, une fois celles-ci approuvées par le gouvernement du Québec (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*) ;
- des dispositions régissant l'implantation de nouveaux bâtiments et la réalisation de certains travaux dans les zones exposées aux glissements de terrain et aux éboulements ;
- des mesures visant à limiter les nuisances occasionnées par le camionnage dans les milieux de vie ;
- des distances minimales pour l'implantation de nouvelles habitations aux abords des usines de traitement des eaux usées et des sites de dépôt de matériaux secs ;
- des dispositions visant à limiter à certaines zones industrielles l'implantation d'entreprises entreposant ou utilisant des matières dangereuses, susceptibles de menacer la santé publique, et restreindre aussi l'implantation de résidences aux abords de ces établissements ;
- des mesures relatives à l'implantation des constructions abritant des usages sensibles (résidences, écoles, garderies, résidences pour personnes âgées, etc.), pour contrer les nuisances et les risques à proximité :
  - des activités extractives comme les carrières, gravières et sablières,
  - des autoroutes, des voies à fort débit de circulation et des voies ferrées,
  - des installations d'épuration des eaux usées,
  - des établissements industriels entreposant ou utilisant des matières dangereuses ;
- des dispositions visant à réduire la pollution lumineuse ;
- des dispositions encadrant l'implantation des oléoducs sur le territoire ;
- des dispositions encadrant l'utilisation des appareils de chauffage au bois et la combustion du bois.

ORIENTATION 2 : STIMULER ET PROMOUVOIR LE DYNAMISME, L'INNOVATION ET LE CARACTÈRE IDENTITAIRE DE LA VILLE

La position géographique de Laval et la facilité d'accès que présente son territoire ont grandement contribué à son développement économique. Le portrait de la situation dressé au chapitre 2 montre que l'économie lavalloise, concentrée à plus de 80 % dans le secteur tertiaire, est en bonne posture, mais qu'elle est dispersée sur le territoire. Parallèlement, le développement des dernières décennies a mis une pression importante sur le patrimoine lavallois, qui s'est traduite notamment par la démolition de plusieurs bâtiments patrimoniaux et la dépréciation des paysages de manière générale. La diversité des entreprises, des services, des commerces, des activités et des attraits participent à l'attractivité de Laval, laquelle nécessite néanmoins d'être consolidée et reconnue. La stimulation et la promotion du dynamisme et des attraits identitaires de Laval par des approches innovantes permettront à la ville de se démarquer et de se distinguer sur la scène métropolitaine, nationale et internationale, et accroîtront ainsi le sentiment de fierté et d'appartenance de tous les Lavallois.

Dans un contexte où le nombre total d'emplois devrait atteindre 167 000 d'ici 2031 (une augmentation de 20 000 emplois en 20 ans), le défi consiste notamment à attirer et à conserver une main-d'œuvre compétente. De plus, Laval souhaite diversifier son économie, consolider ses espaces économiques, stimuler l'entrepreneuriat et attirer de grandes sociétés pour améliorer son attractivité et son rayonnement. Pour ce faire, la Ville s'engage à soutenir l'émergence du savoir, de la recherche, de la culture et de l'innovation. À cet effet, la création d'un centre-ville multifonctionnel, attirant et performant constitue une pierre d'assise importante, en complémentarité avec les pôles de quartier, qui agissent comme lieux de convergence sociale et économique. De son côté, l'agriculture, qui occupe près de 30 % du territoire lavallois, mérite d'être soutenue et mise en valeur comme composante économique et identitaire forte. Les échanges entre les milieux urbain et agricole devront donc être encouragés. Finalement, la protection et la mise en valeur du patrimoine culturel sous toutes ses formes occuperont une place prépondérante dans les décisions qui orienteront le développement et le redéveloppement territorial, afin de renforcer l'identité lavalloise. L'industrie du tourisme pourra ainsi tirer profit des nombreux attraits distinctifs du territoire et voir à la consolidation de l'offre touristique existante, pour faire de Laval et de son centre-ville une destination incontournable.

OBJECTIF 2.1 : CRÉER UN CENTRE-VILLE MULTIFONCTIONNEL, ATTRACTIF ET PERFORMANT

Bien que Laval se soit organisée à l'origine autour de noyaux villageois, en bordure de la rivière des Prairies et à proximité des axes de transport, un centre-ville se dessine naturellement et stratégiquement depuis quelques années au croisement de l'autoroute des Laurentides et du boulevard Saint-Martin, porté notamment par la convergence des infrastructures de transport routier et collectif structurant. Plusieurs équipements aux fonctions diverses s'y sont implantés, amorçant ainsi le déploiement d'un centre économique qui s'appuie entre autres sur le savoir et la culture, et auquel s'accoleront progressivement des milieux de vie denses et de qualité.

La consolidation du centre-ville est incontournable pour le rayonnement de Laval. Cette zone est actuellement caractérisée par une sous-utilisation de l'espace, qui offre en revanche un fort potentiel de requalification. La mixité et la densité des fonctions urbaines, la concentration d'équipements d'envergure, la convivialité de l'aménagement et l'accessibilité en transport collectif et actif devront participer à structurer ce centre-ville et à stimuler son dynamisme. Au cœur de cet objectif se trouve la définition d'une identité pour le centre-ville, qui a pour but l'attractivité économique et le développement d'un sentiment d'appartenance chez les Lavallois.

Le centre-ville de Laval constitue un vaste ensemble territorial composé de différents secteurs aux fonctions à la fois distinctes et complémentaires. Le renforcement de ces secteurs et la création d'axes structurants favorisant leur liaison apparaissent comme les principaux moyens à mettre en œuvre pour solidifier la centralité du cœur de la ville.

En somme, cet objectif vise à faire du centre-ville le cœur économique de Laval, un lieu de convergence à la fois attirant, convivial et dynamique. Le centre-ville lavallois est le pivot de l'intermodalité, et on y privilégie une grande mixité des fonctions aussi bien qu'une optimisation de l'utilisation du sol. Les valeurs foncières y sont parmi les plus élevées du territoire lavallois au mètre carré et nécessitent d'être exploitées à leur plein potentiel. Haut lieu de la culture et du savoir, le centre-ville regroupe une diversité d'espaces publics et de lieux de rassemblement qui contribuent à son animation. Il est l'élément fédérateur qui entraîne l'émergence d'une identité propre à la ville de Laval et qui assure son rayonnement à l'échelle métropolitaine.

Sous-objectifs

- Affirmer la vocation multifonctionnelle du centre-ville.
- Optimiser le pôle multimodal de la station de métro et terminus Montmorency.
- Améliorer la connectivité au sein du tissu urbain du centre-ville.
- Assurer une meilleure gestion de l'utilisation du sol.
- Renforcer la présence d'équipements culturels structurants ainsi que de lieux de rassemblement et de socialisation afin de favoriser le partage, l'animation, le maillage et l'innovation.
- Consolider et diversifier l'offre touristique, muséale et sportive.
- Préserver la canopée existante et intensifier le verdissement du centre-ville.
- Favoriser la concentration des espaces à bureaux au centre-ville.
- Faire du centre-ville de Laval une destination touristique vivante, innovante et performante qui sera reconnue par son identité.

Actions

Planification

1. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière du centre-ville selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.
2. Dresser le plan des déplacements pour l'ensemble du centre-ville afin d'améliorer la connectivité et la perméabilité du tissu urbain.
3. Élaborer une stratégie d'investissement spécifique au centre-ville afin de prioriser les investissements municipaux pour assurer l'attractivité de ce territoire et accroître les retombées fiscales pour la Ville et la collectivité lavalloise.
4. Développer et mettre en place une stratégie de gestion intégrée de l'offre de stationnement.
5. Définir une stratégie immobilière afin de stimuler le développement du centre-ville.
6. Mettre en place un programme de plantation d'arbres et d'autres végétaux au centre-ville et favoriser la création d'espaces verts de dimension significative et de places publiques constituées en réseau.

Coordination et partenariat

7. Établir des partenariats avec des acteurs publics, privés et institutionnels de manière à contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière du centre-ville.
8. Soutenir la relocalisation du centre d'interprétation des biosciences Armand-Frappier à proximité du Cosmodôme et favoriser le développement d'un pôle de culture scientifique.
9. Soutenir la mise sur pied d'événements majeurs susceptibles d'affirmer le caractère identitaire et le rayonnement du centre-ville et de Laval.
10. En collaboration avec la STL, mettre en place un service de navette électrique pour relier les différents points d'intérêt du centre-ville.
11. Viser l'obtention du statut de zone touristique au centre-ville.

Projets

12. Construire une bibliothèque centrale et doter Laval d'équipements culturels multifonctionnels adaptés aux besoins de l'industrie et de la communauté.
13. Construire un complexe aquatique d'envergure suprarégionale.
14. Poursuivre les études de faisabilité et les démarches de financement pour la concrétisation d'un centre de création artistique.
15. Requalifier l'ancienne carrière Lagacé (Carré Laval) à la suite du déménagement du dépôt de neige usée.
16. Protéger et mettre en valeur le bois Armand-Frappier et le bois du Souvenir.
17. Réaménager les boulevards Saint-Martin, du Souvenir et Le Carrefour afin d'améliorer la connectivité interne du centre-ville tout en rendant ces axes plus conviviaux.
18. Aménager des espaces verts et publics au bénéfice des résidents actuels et futurs et des utilisateurs du centre-ville.
19. Améliorer les liens physiques entre le centre-ville et la station multimodale De la Concorde.

Réglementation

20. Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions visant la mixité des fonctions, la densification du cadre bâti, le verdissement des propriétés et l'animation de l'espace public.

OBJECTIF 2.2 : RECONNAÎTRE LE CARACTÈRE MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE PAR LA CONSOLIDATION DES PÔLES DE QUARTIER

S'il est important de faire du centre-ville une destination régionale et métropolitaine, il faut également affirmer l'existence et assurer la reconnaissance des pôles de quartier sur le territoire lavallois. En effet, les consultations publiques dans le cadre de l'élaboration de la vision stratégique et du schéma d'aménagement révisé ont confirmé l'attachement des Lavallois à leurs quartiers, qui constituent des points d'ancrage significatifs. Cependant, ces lieux n'offrent pas toujours les services et les équipements de proximité nécessaires au dynamisme d'un milieu de vie complet à l'échelle locale.

Reconnaître la multipolarité du territoire lavallois implique de consolider ces pôles, à la fois dans leur structure interne, dans les liens qui les unissent aux autres pôles et dans leur complémentarité au centre-ville. Faire des pôles de quartier des lieux de convergence sociale, économique, culturelle, récréative et communautaire signifie également d'y créer les conditions propices à l'émergence d'une mixité de fonctions.

Cet objectif suppose la présence d'équipements publics et de lieux d'échange et de rencontre dans des quartiers à échelle humaine, et la création de milieux de vie complets. Dans une optique de développement durable et d'encouragement des déplacements actifs, les pôles de quartier, une fois consolidés, peuvent desservir les résidents sans que ceux-ci aient à faire usage de l'automobile. Cet objectif s'inscrit donc aussi dans les efforts visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Sous-objectifs

- Consolider les pôles de quartier existants et favoriser l'émergence de nouveaux pôles.
- Prioriser les investissements municipaux dans les pôles de quartier existants et à venir.
- Aménager des espaces publics et des lieux de rassemblement adaptés aux caractéristiques de chaque pôle de quartier et aux besoins des résidents.
- Consolider l'offre de services de proximité et d'équipements répondant aux besoins des clientèles des pôles de quartier.
- Améliorer la connectivité entre les pôles de quartier, et entre ces pôles et les différents lieux d'intérêt sur le territoire, en misant notamment sur le transport collectif et actif.

Actions

Planification

1. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les pôles de quartier selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.
2. Prioriser les investissements municipaux visant à compléter les réseaux de transport actif existants et le réaménagement des espaces verts et des espaces publics à l'intérieur des pôles de quartier.

Coordination et partenariat

3. Associer la population et les organismes communautaires des pôles de quartier à l'exercice de la planification particulière.

Réglementation

4. Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions et des critères visant la mixité des fonctions urbaines, la densification douce et la compacité du cadre bâti ainsi que la diversification des typologies résidentielles au sein des pôles de quartier.

OBJECTIF 2.3 : PROMOUVOIR L'AGRICULTURE EN TANT QUE COMPOSANTE IDENTITAIRE ET ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Une proportion de 30 % du territoire lavallois est vouée à des fins agricoles. L'agriculture contribue pleinement au dynamisme économique et à l'attractivité de la ville ainsi qu'à l'identité lavalloise. Le savoir-faire local, les services écologiques rendus, les paysages d'exception et l'offre agrotouristique qui lui sont associés sont quelques éléments qui caractérisent ce milieu à Laval.

L'agriculture comme composante identitaire et économique exige à la fois la pérennité et le dynamisme de l'activité agricole. L'émergence d'activités connexes, comme l'agrotourisme, et un positionnement fort de l'horticulture contribueront à renforcer sa présence sur le territoire lavallois.

De même, l'agriculture urbaine, qui constitue tant un moyen d'assurer la sécurité alimentaire des particuliers qu'une activité économique à grande échelle, devra être encadrée si l'on veut promouvoir ces nouvelles pratiques tout en assurant une bonne cohabitation des usages en milieu urbain.

Devant un morcellement foncier qui couvre à certains endroits plusieurs hectares du territoire agricole, la démarche de remembrement des terres déjà amorçée par la Ville devra être poursuivie afin de consolider les propriétés agricoles. Le dynamisme de l'agriculture lavalloise contribuera à rendre celle-ci plus compétitive et productive, et permettra de saisir les bonnes occasions offertes par la proximité du bassin de consommateurs le plus important au Québec.

La Ville de Laval considère l'agriculture et l'horticulture comme des composantes identitaires significatives du territoire. Dans cette optique, une interaction harmonieuse entre les milieux urbain et agricole devient incontournable. Le schéma d'aménagement doit soutenir les interventions visant à dynamiser la pratique de l'agriculture et à en faire la promotion, pour ainsi confirmer la place de l'agriculture comme une activité économique à part entière et une composante de l'identité lavalloise.

Sous-objectifs

- ➢ Assurer l'occupation dynamique du territoire agricole.
- ➢ Mettre en valeur et promouvoir le territoire et les activités agricoles, incluant l'horticulture.
- ➢ Soutenir les initiatives de recherche, de développement et d'innovation dans le domaine de l'agriculture et des activités connexes.
- ➢ Poursuivre et encourager l'adoption de pratiques agricoles durables et écoresponsables.
- ➢ Stimuler les échanges entre les territoires agricole et urbain.
- ➢ Favoriser la pratique d'une agriculture urbaine compatible avec le milieu urbain et complémentaire à la zone agricole.
- ➢ Adhérer à l'objectif métropolitain d'augmenter de 6 % la superficie globale des terres cultivées sur le territoire de la CMM.

Actions

Planification

1. Mettre en œuvre le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de Laval.

Coordination et partenariat

2. En collaboration avec les partenaires, doter Laval d'une stratégie pour améliorer et développer les produits agrotouristiques.
3. En collaboration avec les partenaires, doter Laval d'un site d'expérimentation favorisant la recherche, l'innovation et le développement en matière d'agriculture durable.

Projets

4. Consolider les kiosques à la ferme et encourager les réseaux de distribution locaux, notamment par l'aménagement de marchés dans les pôles de quartier et ailleurs sur le territoire et par des mesures d'encouragement à l'achat des produits locaux.
5. Poursuivre les actions municipales pour accélérer le remembrement des terres agricoles morcelées.
6. Développer un concept de parc agricole pour faciliter l'accès aux terres et aux infrastructures, en soutien aux entreprises agricoles en démarrage.

Réglementation

7. Approfondir la réflexion sur la pratique de l'agriculture urbaine, par exemple au sujet de la garde d'animaux de ferme en milieu urbain, en tenant compte notamment des notions de santé, de sécurité et de nuisances.
8. Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment :
   - des mesures visant à encadrer les usages, les activités et les constructions agricoles et non agricoles, de manière à réduire les conflits d'usage à l'intérieur de la zone agricole et aux limites de celle-ci ;
   - des dispositions visant à limiter les nouveaux usages autres qu'agricoles aux aires déstructurées ;
   - des dispositions favorisant l'agrotourisme ;
   - des mesures visant à favoriser et à encadrer l'agriculture urbaine ;
   - des mesures visant à encadrer l'implantation de nouveaux marchés publics et de quartier en milieu urbain de manière à ce qu'ils aient un rôle complémentaire aux kiosques fermiers.

OBJECTIF 2.4 : SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA VILLE POUR ACCROÎTRE SON RAYONNEMENT

Le rayonnement de l'économie lavalloise appelle les échanges au sein de la région métropolitaine en matière de circulation des biens et des marchandises, de main-d'œuvre, et de complémentarité de l'offre et des traits distinctifs. Accroître le rayonnement économique de Laval signifie asseoir son positionnement dans la région métropolitaine de Montréal : au-delà de la recherche d'innovation et du renforcement des pôles d'emploi et des parcs industriels au plan local, cet objectif implique une consolidation des liens physiques et une optimisation de l'accessibilité entre ces secteurs et avec le reste de la région. L'arrimage entre les infrastructures, la circulation et la localisation des pôles d'emploi et des parcs industriels est ainsi un enjeu majeur.

Les activités économiques sont menées dans une large mesure par de petites et de moyennes entreprises. Celles-ci ont tendance à être dynamiques, agiles et diversifiées, et elles contribuent de manière importante à la vitalité économique du territoire pour les domaines dans lesquels elles œuvrent. Cependant, comme elles dirigent prioritairement leurs ressources souvent limitées vers leurs opérations et leur effort de croissance, cette trame diversifiée de PME pose un défi pour la planification et la mise en œuvre de stratégies régionales. L'accompagnement du secteur privé par la Ville est donc nécessaire pour exploiter au maximum le potentiel économique de Laval et faire profiter aux citoyens la richesse créée sur leur territoire.

Stimuler l'innovation passe avant tout par l'identification des forces qui caractérisent l'économie lavalloise et par son positionnement en complémentarité des activités métropolitaines. Les espaces dédiés aux activités économiques devront être repensés afin d'offrir à la collectivité des aménagements de qualité et accessibles. De plus, la culture doit constituer un pilier de premier plan dans le déploiement et la diversification économiques à Laval.

Améliorer l'attractivité des pôles d'emploi et des différentes sphères d'activité économique pour les rendre plus performants contribuera à accroître leurs retombées et leur rayonnement. On doit privilégier l'amélioration de leur accessibilité à tous égards, le redéveloppement des sites sous-performants, l'introduction de services complémentaires pour répondre aux besoins des travailleurs, et l'assimilation des pôles d'emploi à des milieux de vie où l'aménagement des domaines public et privé contribue à une signature distinctive. L'activité économique lavalloise doit s'inscrire à l'avant-garde des nouvelles tendances qui influenceront le marché de l'emploi.

Sous-objectifs

- Redévelopper et densifier les parcs industriels en encourageant des projets novateurs intégrant les meilleures pratiques de développement durable.
- Revoir l'image et l'organisation des pôles industriels et commerciaux les plus anciens, et encadrer leur renouvellement de manière stratégique et durable.
- Concentrer et consolider l'offre commerciale régionale dans les pôles commerciaux régionaux existants et les artères commerciales structurantes.
- Amorcer un virage vers la « ville intelligente ».
- Optimiser le réseau routier structurant et améliorer la desserte en transport des principaux pôles d'activité économique et des équipements structurants afin d'assurer l'efficacité du transport des personnes et des marchandises.
- Assurer une promotion efficace et dynamique des activités économiques par le biais d'une grande diffusion.
- Devenir un acteur stratégique du développement du tourisme lavallois.
- Tirer profit du caractère insulaire du territoire par le développement d'une stratégie écotouristique privilégiant la mise en valeur de la Trame verte et bleue.

Actions

Planification

1. Élaborer et mettre en œuvre un plan d'action en développement économique durable pour le territoire lavallois.
2. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les artères commerciales, en priorisant notamment les interventions sur les boulevards des Laurentides et Curé-Labelle, selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.
3. Réaliser une étude de caractérisation détaillée des espaces industriels existants afin :
   - d'en augmenter l'efficacité ;
   - d'identifier les espaces qui pourraient faire l'objet d'une planification particulière ;
   - de développer un indice d'occupation du sol pour les bâtiments industriels selon les différentes catégories d'usages ;
   - d'identifier les secteurs propices à une requalification et à une densification.
4. Mener une étude sur les technologies à privilégier pour l'implantation des infrastructures nécessaires à l'émergence de la « ville intelligente » et identifier les secteurs à desservir.
5. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière, notamment pour la constitution de réserves foncières aux fins de la réalisation de projets d'implantation ou de relocalisation d'entreprises.

Coordination et partenariat

6. Établir des partenariats permettant de mettre en œuvre le plan d'action en développement économique.
7. Soutenir la création de projets structurants innovateurs en appui à l'entrepreneuriat (incubateur, accélérateur, centre de transfert technologique, carrefour de référence, etc.).
8. En collaboration avec Tourisme Laval, réaliser une étude sur le potentiel de développement de projets et d'équipements touristiques.
9. En collaboration avec les partenaires, élaborer et mettre en œuvre une politique de signalisation des lieux d'intérêt sur l'ensemble du territoire lavallois, pour les attraits touristiques, historiques et culturels, économiques (les parcs industriels et le territoire agricole, par exemple) et autres.

Projets

10. Favoriser la construction d'un centre d'exposition au centre-ville.
11. Développer des produits touristiques particuliers à chacune des deux rives, notamment par l'aménagement éventuel d'une plage à la berge aux Quatre-Vents et à la berge des Baigneurs.
12. Compléter le circuit cyclable récréotouristique sur le territoire lavallois en l'arrimant au sentier métropolitain Oka–Mont-Saint-Hilaire, à la Route verte et à la Trame verte et bleue.
13. Mettre en valeur la Trame verte et bleue et ses panoramas, et collaborer à sa mise en œuvre à l'échelle du Grand Montréal.
14. Valoriser le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, notamment par l'agrandissement du centre d'accueil.

Réglementation

15. Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment :
    - des dispositions ayant pour but de favoriser la création de milieux de vie attirants pour les travailleurs dans les secteurs à forte densité d'emplois et d'améliorer l'offre de services, l'offre culturelle, le design urbain, l'architecture, les aménagements et le bilan environnemental ;
    - des mesures pour aménager les pôles logistiques à proximité d'infrastructures de transport efficaces pouvant permettre l'intermodalité (réseaux maritime, ferroviaire, aérien et routier) et assurer leur intégration aux secteurs environnants afin de minimiser les impacts.

OBJECTIF 2.5 : PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE CULTUREL

L'identité lavalloise tient en partie au riche patrimoine culturel de la ville. Cependant, celui-ci est peu ou mal connu et ne bénéficie pas toujours d'une protection appropriée ; sa mise en valeur présente également des lacunes. Par conséquent, et face à la pression du développement, Laval a perdu de nombreux bâtiments d'intérêt patrimonial au cours des dernières décennies. De même, des paysages d'intérêt et emblématiques ont été peu mis en valeur et leur présence n'a pas été suffisamment soulignée en tant que composante identitaire. Fortement interpellée par les inquiétudes des citoyens, la Ville souhaite aujourd'hui consacrer ces éléments identitaires du territoire lavallois, en reconnaissant l'évolution du concept de patrimoine au fil du temps et des changements sociétaux.

Connaître adéquatement le patrimoine constitue une prémisse fondamentale pour assurer sa protection et sa mise en valeur. Un effort considérable devra être déployé en ce sens, ce qui permettra de définir des mesures de protection appropriées pour chacun des éléments du patrimoine culturel lavallois.

Face aux défis liés à la sauvegarde du patrimoine, à sa transmission et à sa mise en valeur, la Ville doit participer activement à sa gestion durable au bénéfice de la collectivité. Loin de promouvoir une vision passéiste du patrimoine, elle encourage une approche innovante et créative afin de le faire vivre sur les plans identitaire, culturel, touristique, économique, urbanistique et social. Une meilleure intégration du patrimoine et du paysage dans ces différentes sphères favorisera le rayonnement de Laval et l'affirmation d'une identité lavalloise appuyée sur son histoire, son patrimoine et sa géographie uniques.

Sous-objectifs

- Assurer une gestion globale et cohérente du patrimoine culturel lavallois.
- Documenter les caractéristiques du patrimoine culturel lavallois et mettre en place les mesures de protection et de valorisation appropriées.
- Identifier, protéger et mettre en valeur les panoramas et les points de vue d'intérêt.
- Contribuer à l'amélioration du paysage lavallois et de sa perception.
- Améliorer l'accessibilité des différents milieux naturels en fonction de la capacité d'accueil du milieu et de la préservation de la biodiversité.
- Limiter l'impact visuel des équipements de transport d'énergie et de télécommunication dans les nouveaux lotissements.

Actions

Planification

1. Élaborer et mettre en œuvre une politique du patrimoine lavallois, incluant notamment les immeubles, le patrimoine immatériel, les personnages, les évènements et les lieux historiques lavallois.
2. Réaliser des inventaires visant à mieux connaître et caractériser le patrimoine culturel, notamment le patrimoine architectural moderne, le patrimoine religieux et institutionnel, incluant l'intérieur de certains bâtiments et les objets d'intérêt.
3. Réaliser une étude de potentiel archéologique, en privilégiant les rives et les anciens noyaux villageois du territoire, afin d'adopter une réglementation pour protéger adéquatement le patrimoine archéologique.
4. Réaliser une caractérisation des paysages lavallois.
5. Identifier au programme triennal d'immobilisations les propriétés patrimoniales municipales devant faire l'objet de travaux de rénovation *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019)*.
6. Mettre en œuvre un programme de revitalisation des bâtiments patrimoniaux sur le territoire lavallois.
7. Appliquer les balises d'aménagement paysager définies à la section 5.5, notamment dans le cadre de l'élaboration de la planification particulière pour les composantes stratégiques identifiées à la carte 2-46, lors d'interventions qui touchent les éléments du patrimoine culturel identifiés à la carte 2-48 et pour la réalisation

de tous projets qui pourraient avoir un impact significatif sur le paysage lavallois et sa transformation *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019)*.

Coordination et partenariat

8. Sensibiliser les entreprises de transport d'énergie et de télécommunication aux balises définies à la section 5.6 relativement à l'intégration harmonieuse de leurs équipements dans le paysage lavallois.
9. Réaliser une étude sur le potentiel de reconversion et de redéveloppement du vieux pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, en collaboration avec le gouvernement fédéral, la population et les partenaires du milieu.
10. Évaluer l'opportunité, en collaboration avec Hydro-Québec, de mettre en œuvre des projets d'enfouissement des réseaux aériens existants en priorisant les voies publiques situées à l'intérieur des composantes stratégiques du territoire urbain identifiées à la carte 2-46 et des territoires patrimoniaux identifiés à la carte 2-48.

Projets

11. Intégrer l'horticulture urbaine à l'aménagement de l'espace public.
12. Implanter des écrans végétaux et revoir les techniques d'aménagement des écrans existants en bordure des autoroutes et des boulevards urbains pour accroître leur efficacité et leur durée de vie, tout en contribuant à l'amélioration du paysage.
13. Investir dans le verdissement et l'amélioration des aménagements aux entrées de ville en tant que vecteurs identitaires de la ville.
14. Poursuivre la protection et la mise en valeur des ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine, soit l'archipel de la Rivière-des-Mille-Îles, le village de Sainte-Rose, le village de Saint-Vincent-de-Paul et la pointe est de l'île de Laval.
15. Adopter un guide d'affichage touristique afin d'identifier les sites d'intérêt.
16. Poursuivre la promotion des circuits patrimoniaux.
17. Favoriser l'enfouissement des réseaux techniques urbains pour les nouveaux projets de développement immobilier de haute densité, à proximité des milieux naturels sensibles et à l'intérieur des territoires patrimoniaux identifiés à la carte 2-48.

Réglementation

18. Cibler et évaluer les immeubles et les sites patrimoniaux qui méritent d'être assujettis au processus de citation en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, c. P-9.002).
19. Réviser et développer des outils réglementaires visant à protéger et à mettre en valeur les composantes patrimoniales, notamment les plans d'implantation et d'intégration architecturale applicables à l'ensemble des huit territoires patrimoniaux.
20. Lorsque l'enfouissement des réseaux techniques urbains n'est pas requis, favoriser l'implantation des réseaux aériens soit en cour arrière ou de toute autre manière afin d'en limiter l'impact visuel et sur les milieux naturels.
21. Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment :
    - des dispositions portant sur l'affichage afin d'améliorer la qualité du paysage urbain ;
    - des dispositions visant à assurer un meilleur contrôle relativement à la démolition de bâtiments ;
    - des mesures de protection et de mise en valeur du patrimoine bâti et des vestiges archéologiques ;
    - des dispositions maintenant l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain.

ORIENTATION 3 : CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS, INCLUSIFS ET À ÉCHELLE HUMAINE

Le développement de Laval s'est caractérisé dans le passé par une approche fonctionnaliste principalement axée sur l'usage de l'automobile. La Ville s'engage dorénavant à mettre les citoyens au cœur de sa planification territoriale et de la réalisation des projets urbains afin d'assurer l'émergence de milieux de vie complets, inclusifs et à échelle humaine. Concrètement, ces milieux de vie devront répondre aux impératifs suivants :

- être plus denses, plus compacts et perméables, c'est-à-dire constitués d'un cadre bâti érigé en continuité et en harmonie avec le milieu existant afin de diminuer les distances à parcourir et de favoriser l'utilisation des modes de transport actif (marche, vélo) pour accéder aux commerces et services de proximité et au réseau de transport collectif ;
- être dotés de tous les services de proximité nécessaires pour réduire le recours à l'automobile et créer des milieux animés et dynamiques où les échanges entre les membres de la collectivité sont accrus ;
- être conviviaux grâce à des aménagements participant à l'identité des quartiers, au sentiment de confort et de sécurité des citoyens, et à la qualité de l'expérience humaine ;
- tenir compte des besoins des familles et de tous les citoyens, en prévoyant à la fois une offre résidentielle et des équipements et services publics convenant à une diversité de clientèles et aux différentes étapes de vie des ménages ;
- intégrer des lieux de convergence culturelle et communautaire pour répondre aux besoins des différentes communautés et contribuer à l'épanouissement et à la cohésion sociale de la collectivité.

Par ailleurs, les quartiers présentant des défis urbains et socioéconomiques, mais comportant néanmoins de nombreux atouts devront bénéficier d'une attention particulière, afin que soient mis en place tous les éléments nécessaires pour favoriser leur revitalisation dans le respect du cadre social qui les caractérise.

Un milieu de vie complet, inclusif et à échelle humaine constitue un écosystème en soi. Il est aussi perméable et maillé au reste de la ville par un réseau de transport favorisant une véritable écomobilité.

OBJECTIF 3.1 : REPENSER LA CONCEPTION ET LA TRANSFORMATION DES MILIEUX DE VIE EN RELATION AVEC L'EXPÉRIENCE HUMAINE

À l'instar de plusieurs villes de banlieue, Laval s'est développée en accordant une place importante à l'automobile et en opérant une ségrégation des fonctions urbaines. Ce modèle de développement, qui se caractérise notamment par des rues larges, un environnement fortement minéralisé, des superficies d'îlots importantes nuisant à la perméabilité et à la connectivité des déplacements, et l'absence de trottoirs et de mobilier urbain, a eu pour effet de créer des environnements inconfortables, peu conviviaux pour les piétons, peu propices aux échanges sociaux et encourageant un mode de vie sédentaire.

La Ville tient dorénavant à repenser le développement et le redéveloppement des milieux de vie de façon à leur donner une échelle humaine. Pour concrétiser cette volonté et recentrer les quartiers autour de l'expérience humaine, il est nécessaire d'intégrer aux divers projets le design urbain et les principes d'écomobilité et d'accessibilité universelle, qui visent à mettre les citoyens au cœur de la planification, quels que soient leur âge, leur condition physique et leurs modes de déplacement.

Des interventions encourageant l'utilisation des modes de transport actif et collectif, la sécurité des déplacements, l'accessibilité des lieux, le verdissement de l'espace urbain et la création de lieux d'échange, entre autres, contribueront à transformer le canevas actuel de la ville en l'adaptant aux besoins des citoyens. Cette nouvelle approche permettra aux piétons d'investir l'espace public et de faire de Laval une ville saine, animée, sûre et durable.

Sous-objectifs

- Planifier la conception des quartiers et des voies de circulation de façon à y intégrer le design urbain et les principes d'écomobilité et d'accessibilité universelle, et profiter de la réfection des infrastructures municipales pour apporter les transformations nécessaires.
- Établir des règles assurant une gestion adéquate de la transition entre le domaine public et le cadre bâti.
- Encourager et reconnaître les projets de qualité et les pratiques de design urbain qui intègrent des approches novatrices de développement durable.
- Planifier la distribution, la conception et l'aménagement de lieux publics.
- Améliorer la convivialité des lieux et la sécurité des déplacements.
- Favoriser l'intégration du design actif dans la conception des projets afin de contribuer à la santé de la collectivité.

Actions

Planification

1. Prioriser au programme triennal d'immobilisations la transformation des grands axes routiers en leur conférant une signature visuelle particulière, en y intégrant les modes de transport actif et collectif ainsi qu'un mobilier urbain adapté aux besoins des usagers et en y intensifiant le verdissement.
2. Adopter et mettre en œuvre une politique d'intégration de l'art et du design urbain dans l'espace public.
3. Appliquer des critères de design urbain et de qualité paysagère et des principes d'écomobilité et d'accessibilité universelle dans la conception et la réalisation des infrastructures et des équipements municipaux.
4. Procéder à un concours d'architecture pour des projets municipaux d'envergure, avec l'intégration d'art public, afin de leur conférer une signature distinctive et en faire des éléments emblématiques du paysage lavallois.
5. Adopter et mettre en œuvre une politique d'accessibilité universelle, en collaboration avec les acteurs du milieu.

Coordination et partenariat

6. Identifier et coordonner les interventions et les travaux d'aménagement à réaliser dans une perspective d'écomobilité, en collaboration avec la STL.
7. Améliorer l'accessibilité des divers segments de la clientèle (personnes handicapées, à mobilité réduite, âgées, cyclistes, etc.) au réseau de transport collectif, en collaboration avec la STL.

Projets

8. Établir des lignes directrices pour l'aménagement et le réaménagement des voies de circulation, selon leur hiérarchie, en favorisant la mobilité durable (trottoirs, pistes cyclables, mobilier urbain, etc.) et le verdissement, en identifiant les mesures d'apaisement de la circulation à mettre en place et en assurant la sécurité des usagers les plus vulnérables *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019)*.
9. Introduire des éléments de mobilier urbain et d'éclairage contribuant à la signature des milieux de vie, au confort et à la sécurité des usagers.
10. Mettre sur pied un mécanisme de reconnaissance pour les projets d'architecture et de design urbain novateurs.
11. Poursuivre les actions pour l'intégration des personnes handicapées et à mobilité réduite.
12. Planter massivement et de façon linéaire les abords des voies de circulation.
13. Revoir l'aménagement de certaines voies de circulation existantes (par exemple le boulevard Lévesque, le chemin du Bord-de-l'Eau, etc.) *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019)*.

Réglementation

14. Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019)* :

- des dispositions assurant la perméabilité de la trame urbaine pour faciliter les déplacements actifs et collectifs ;
- des dispositions favorisant la présence d'espaces de stationnement pour vélos et d'installations pour les cyclistes ;
- des mesures visant à accroître la plantation d'arbres sur le domaine privé ;
- des dispositions encourageant la réalisation de projets privés de qualité (architecture, intégration de l'art, aménagement paysager, etc.);
- des normes d'accessibilité applicables aux différents types d'habitation afin d'assurer aux personnes concernées, leur intégration dans les milieux de vie, et ce, en collaboration avec les ressources spécialisées dans le domaine et les utilisateurs.

OBJECTIF 3.2 : PLANIFIER UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE, DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES PUBLICS ADAPTÉS AUX BESOINS DES FAMILLES ET DE TOUS LES CITOYENS

D'ici 2031, la population lavalloise atteindra près de 512 000 personnes, soit environ 110 000 de plus qu'en 2011[2]. Cette croissance, qui est notable à l'échelle du Québec, s'accompagnera d'importantes transformations sociodémographiques qui modifieront les besoins de la population. Les principaux changements seront les suivants : un vieillissement marqué de la population, une proportion importante d'immigrants et une diminution de la taille des ménages (laquelle n'empêchera pas une proportion élevée de familles avec enfants).

L'offre résidentielle ainsi que les équipements et les services publics, notamment dans les domaines de la santé et de l'éducation, sont des éléments essentiels à la création de milieux de vie complets. Pour que ces composantes contribuent à l'amélioration de la qualité de vie et à la sécurité des citoyens, elles doivent être adaptées aux attentes des Lavallois d'aujourd'hui et de demain, selon les spécificités de chaque quartier, et convenir aux différentes étapes de vie des ménages et aux divers besoins des communautés.

Toutefois, ces aménagements devront également respecter la capacité de payer des Lavallois. La réalisation d'une planification détaillée est donc nécessaire afin de dresser un état des lieux précis, d'évaluer la situation actuelle et projetée, et de permettre l'élaboration de stratégies intégrées pour répondre aux besoins présents et futurs de la population lavalloise.

Sous-objectifs

- Diversifier les typologies résidentielles dans tous les quartiers.
- Augmenter l'offre de logement social et abordable sur le territoire lavallois.
- Assurer la qualité et la salubrité des logements.
- Assurer une desserte équitable et de qualité en équipements et en services publics sur l'ensemble du territoire.
- Préserver la sécurité des citoyens sur l'ensemble du territoire.

---

[2] INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061,* 2014, 124 p. et *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036,* 2014, 15 p.

Actions

Planification

1. Mettre en œuvre la politique de l'habitation.
2. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière, notamment pour la constitution de réserves foncières aux fins de la réalisation de projets d'intérêt public.

Coordination et partenariat

3. Accompagner les commissions scolaires dans leur planification des futurs établissements scolaires, selon les balises d'aménagement définies à la section 5.7.
4. Accompagner le centre intégré de santé et de services sociaux de Laval (CISSSL) dans sa planification des futurs établissements de santé afin de répondre aux besoins de la population et d'augmenter la rétention de la clientèle sur le territoire lavallois, selon les balises d'aménagement définies à la section 5.7.
5. Poursuivre les partenariats visant le partage des équipements existants et projetés.

Projets

6. Poursuivre les représentations auprès de la Société d'habitation du Québec (SHQ) pour que Laval obtienne le statut de ville mandataire.
7. Poursuivre la livraison des programmes provinciaux d'amélioration de l'habitat.
8. Construire trois nouvelles casernes de pompiers (quartiers Saint-François, Pont-Viau et Laval-Ouest) pour améliorer la couverture du territoire.
9. Construire un poste de gendarmerie sur le boulevard Chomedey et prévoir les besoins sur le territoire, notamment dans les secteurs à redévelopper.
10. Évaluer et réviser au besoin la Stratégie Neige, notamment à la lumière des conclusions de l'étude d'opportunité sur les déplacements piétonniers.

Réglementation

11. Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions visant à assurer une diversité des typologies résidentielles dans tous les quartiers.

OBJECTIF 3.3 : ENCOURAGER LA VITALITÉ CULTURELLE ET COMMUNAUTAIRE COMME LEVIER DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

Après l'abolition des conférences régionales des élus (CRÉ) au Québec, la Ville de Laval a confirmé sa volonté d'assumer un leadership dans le soutien au développement social et culturel des communautés, de concert avec les organismes du milieu, et avec la participation de la population. Face à la diversité culturelle qui caractérise Laval et à l'augmentation des ménages en difficulté économique et des personnes vivant seules, la présence d'équipements communautaires (tant sportifs que culturels ou récréatifs) peut contribuer à l'intégration des citoyens et des familles, l'épanouissement et la santé de la collectivité, et l'atteinte d'une cohésion sociale solide.

La vitalité communautaire et culturelle s'appuie notamment sur l'existence de lieux de rencontre et d'occasions d'échange entre les citoyens. Par conséquent, les initiatives visant l'émergence de tiers lieux permettant l'expression de la créativité, favorisant les interactions sociales et culturelles, et participant à l'affirmation de l'identité lavalloise doivent être soutenues et encouragées par la Ville. À cet effet, les bibliothèques sont appelées à jouer un rôle important à titre de lieux de rencontre, d'apprentissage, de débat et de formation. Elles doivent dorénavant aller vers les citoyens et contribuer à l'animation des espaces publics.

En complémentarité avec l'offre culturelle disponible au centre-ville, la Ville vise le déploiement de la culture et l'accès à cette dernière directement dans les milieux de vie, sur l'ensemble du territoire. En effet, la culture doit être considérée dorénavant dans la planification territoriale au même titre que les autres piliers du développement durable que sont l'économie, l'environnement et le développement social.

Sous-objectifs

- Coordonner harmonieusement l'action des partenaires pour favoriser l'inclusion sociale et culturelle.
- Soutenir l'engagement des citoyens dans la vie culturelle et sociale à travers les organismes lavallois.
- Assurer une distribution équitable et de qualité des équipements culturels et communautaires sur le territoire.
- Favoriser la vie de quartier et la nature comme leviers d'intégration des familles dans la communauté.
- Placer les citoyens au cœur des projets culturels.
- Favoriser la création d'espaces publics et de lieux de rassemblement.

Actions

Planification

1. Élaborer et mettre en œuvre :
   - une politique de développement social ;
   - un cadre de référence sur la diversité culturelle ;
   - un plan directeur des parcs et des espaces publics ;
   - un plan de développement du Centre de la nature ;
   - un plan de développement pour l'ensemble des équipements sportifs, communautaires, scientifiques et culturels, incluant un plan directeur des bibliothèques ;
   - un plan de développement culturel.

Projets

2. Adopter et mettre en œuvre une stratégie d'acquisition, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels, et en faciliter l'accessibilité.
3. Adopter et mettre en œuvre une stratégie d'aménagement et de mise en valeur des plans d'eau et des berges, visant notamment la berge des Baigneurs, afin d'améliorer la qualité de l'eau, de faciliter l'accessibilité et d'encourager la pratique d'activités récréatives (baignade, plage, location d'embarcations, marina, etc.).
4. Aménager des lieux de rassemblement qui répondent aux besoins de l'ensemble de la population lavalloise et des communautés qui la composent.
5. Aménager l'ensemble des parcs familiaux afin de les doter d'installations, d'un couvert végétal de qualité, d'équipements et de services permettant de consolider une programmation d'activités quatre saisons.

Collaboration

6. Poursuivre la collaboration avec les partenaires impliqués dans le déploiement de la Trame verte et bleue afin d'assurer la mise en œuvre du projet métropolitain du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles.

Réglementation

7. Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment :
   - des dispositions encadrant l'établissement des lieux de culte qui répondent aux attentes des communautés, tout en en favorisant une insertion harmonieuse ;
   - des mesures visant à optimiser l'utilisation de l'emprise des espaces dédiés aux équipements de transport d'énergie et de télécommunication par certaines fonctions (aménagement de corridors de transport actif, jardins collectifs, etc.).

OBJECTIF 3.4 : REVITALISER LES QUARTIERS PRÉSENTANT DES DÉFIS URBAINS ET SOCIOÉCONOMIQUES

Certains secteurs à Laval, principalement dans la partie sud de l'île, sont dévitalisés ou en mutation. Ils se caractérisent notamment par un parc de logements âgé, un profil sociodémographique désavantagé, la présence de certains usages incompatibles avec le milieu, le déménagement de certaines activités vers d'autres parties du territoire, etc. Cette situation prévisible peut amener une dégradation prématurée du cadre bâti et nécessite une attention particulière.

Néanmoins, il s'agit de quartiers qui affichent une densité de population plus élevée qu'ailleurs sur le territoire et qui présentent donc un important potentiel de consolidation. En effet, ces secteurs regroupent plusieurs atouts : une bonne desserte en transport collectif, la présence d'équipements communautaires, des infrastructures urbaines déjà en place, des terrains et des bâtiments à transformer, etc. Le recyclage de sites ou de bâtiments arrivés à la fin d'un cycle de vie économique favorise la reconstruction de la ville sur elle-même dans une perspective de développement durable.

Ce renouvellement urbain, qui accroît l'attractivité du secteur, a souvent pour conséquence d'attirer une clientèle plus aisée que la population d'origine, ce qui peut forcer les résidents à quitter leur quartier. Ce défi de l'embourgeoisement rappelle l'importance d'aborder la transformation de ces secteurs sous l'angle de la revitalisation urbaine plutôt que du redéveloppement, afin de respecter le cadre social des quartiers. La Ville de Laval souhaite offrir aux résidents de ces secteurs une meilleure qualité de vie par la revitalisation de leurs quartiers, en misant sur leur participation et sur celle des partenaires locaux.

Sous-objectifs

- Impliquer la population, les sociétés d'habitation et les groupes communautaires dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets de revitalisation urbaine.
- Préserver les caractéristiques de départ du cadre bâti et du tissu urbain, et contribuer à leur mise en valeur.
- Prioriser l'augmentation de l'offre en logement social et abordable comme levier de redéveloppement des communautés.
- Développer des stratégies visant à accroître la sécurité des lieux.
- Soutenir la création d'entreprises d'économie sociale.
- Définir des stratégies de redéveloppement et de revitalisation des grands ensembles urbains vétustes ou abandonnés.
- Favoriser les initiatives innovantes comme leviers de revitalisation des milieux de vie.

Actions

Planification

1. Élaborer une planification détaillée pour les quatre projets urbains structurants identifiés par la Ville (aire TOD Cartier, aire TOD De la Concorde, aire TOD Montmorency et secteur des Immeubles Val-Martin), de concert avec la population et les partenaires, et en assurer la mise en œuvre.
2. Poursuivre, prioriser et réorienter au besoin l'application des programmes municipaux d'aide financière à la rénovation résidentielle et à l'accession à la propriété.

Coordination et partenariat

3. Poursuivre et soutenir les projets de revitalisation urbaine intégrée (RUI) existants et favoriser l'émergence de nouveaux projets.

Projets

4. Identifier des projets d'urbanisme tactique et mettre en place un comité chargé d'assurer leur mise en œuvre.

Réglementation

5. Intégrer à la réglementation d'urbanisme, notamment :
   - des mesures favorisant la diversification de l'offre résidentielle ;
   - des dispositions assurant l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments dans le cadre bâti existant ;
   - des dispositions assurant la préservation des caractéristiques du cadre bâti et du tissu urbain existants.



GRANDES AFFECTATIONS, DENSITÉ ET HAUTEUR

4. GRANDES AFFECTATIONS, DENSITÉ ET HAUTEUR

4.1 GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), le schéma d'aménagement et de développement doit indiquer comment la Ville entend utiliser et occuper les différentes parties de son territoire. La détermination des grandes affectations consiste à attribuer une vocation principale à chacune de ces parties du territoire et à y autoriser des fonctions dominantes et complémentaires.

Le territoire de Laval se découpe en 11 grandes affectations :

- Urbaine ;
- Multifonctionnelle ;
- Commerciale régionale ;
- Haute technologie et innovation ;
- Industrielle ;

Supprimé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)

- Industrielle d'extraction ;
- Conservation *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019)* ;
- Protection *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019)* ;
- Agricole ;
- Agricole et conservation.

Chaque affectation regroupe un ensemble de fonctions, à caractère dominant ou complémentaire, qui pourront être autorisées au règlement de zonage. Les fonctions dominantes doivent être implantées en priorité dans l'aire d'affectation, alors que les fonctions complémentaires sont autorisées en appui à la vocation principale définie, ou sous certaines conditions de compatibilité avec le milieu d'insertion.

Supprimé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)

La détermination de ces grandes affectations du territoire et de leurs fonctions respectives est liée aux grandes orientations, aux objectifs d'aménagement et au concept d'organisation spatiale, présentés au chapitre 3. La diversité des fonctions autorisées à l'intérieur d'une même aire d'affectation permet notamment de favoriser la création de milieux de vie complets, de consolider les pôles de quartier, de contribuer à l'émergence de nouveaux pôles et d'affirmer la vocation multifonctionnelle du centre-ville. La désignation d'aires de conservation et de protection et des fonctions qui y sont autorisées vise pour sa part à assurer la préservation et la mise en valeur des milieux naturels sur le territoire lavallois. Le schéma d'aménagement établit également pour la zone agricole permanente les fonctions appropriées pour favoriser l'utilisation prioritaire du sol aux fins de l'agriculture, une occupation dynamique du territoire agricole et une cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles.

La délimitation des aires de grandes affectations du territoire de Laval correspond généralement aux limites cadastrales, aux limites municipales, aux emprises routières, aux voies ferrées, aux limites des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain identifiés par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ainsi qu'aux limites de la zone agricole décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1). Les limites d'une aire d'affectation du territoire, à l'exception de celles de la zone agricole décrétée et des territoires illustrés à la carte

2-21, font l'objet d'une règle d'interprétation permettant d'ajuster ultérieurement les limites précises au plan de zonage et aux règlements d'urbanisme, selon les caractéristiques du milieu. Cet ajustement des limites ne pourra cependant s'éloigner de plus de 30 mètres des limites des aires d'affectation détaillées à la carte 4-1.

Les règlements d'urbanisme pourront reconnaitre des usages existants dérogeant aux fonctions autorisées par les grandes affectations et les autoriser de plein droit, pourvu que ces usages aient fait l'objet d'un permis ou d'un certificat délivré en conformité avec la réglementation applicable avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance au présent schéma d'aménagement ou qu'ils bénéficient de droits acquis reconnus avant cette même date. Si de telles autorisations sont prévues à la réglementation d'urbanisme, la Ville de Laval devra, lors de l'adoption de cette réglementation, faire connaître les critères selon lesquels ces usages pourront être autorisés de plein droit.

La délimitation des grandes d'affectations du territoire lavallois est représentée à la carte 4-1.

4.1.1 FONCTIONS AUTORISÉES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Certaines fonctions sont autorisées sur l'ensemble du territoire :

- les fonctions de l'affectation *Conservation* ;
- les parcs et espaces verts. Dans le couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal, l'aménagement des parcs et espaces verts doit être compatible avec les activités de protection et de mise en valeur des milieux naturels ;
- l'agriculture urbaine[1], sauf dans le couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal ;
- les services d'utilités publiques, sous réserve des dispositions suivantes :
  - éviter, dans la mesure du possible, que tout nouveau réseau d'électricité, de gaz, de téléphone et de câblodistribution soit implanté dans le couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal ;
  - interdire que tout prolongement ou nouveau réseau d'aqueduc et d'égout soit implanté à l'extérieur du périmètre d'urbanisation ou dans le couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal, sauf pour des motifs de salubrité et de santé publique ; *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*
- les infrastructures routières, ferroviaires et de transport collectif, sauf dans le couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal où toute nouvelle infrastructure est interdite. À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, l'ouverture ou le prolongement de rues publiques ou privées est interdit, sauf pour le raccordement de deux rues existantes ou l'aménagement d'un rond de virage pour une rue sans issue ;

[1] Agriculture urbaine : agriculture à des fins communautaires, privées ou commerciales pratiquée en milieu urbain.

- les activités extractives réalisées dans le cadre d'une carrière, d'une sablière ou d'une gravière sur les terres publiques et sur les terres privées où le droit aux substances minérales de surface a été révoqué en faveur de l'État depuis le premier janvier 1966, sauf dans le périmètre d'urbanisation illustré à la carte 2-5, le tout conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) et de la Loi sur les mines (RLRQ, c. M-13.1).

4.1.2 AFFECTATION URBAINE

L'affectation *Urbaine* désigne les parties du territoire à prépondérance résidentielle (fonction dominante), où sont également autorisées sous certaines conditions différentes fonctions complémentaires visant à favoriser la création de milieux de vie complets. Selon les orientations et les objectifs du schéma d'aménagement, l'affectation *Urbaine* vise à reconnaître l'existence de quartiers à dominance résidentielle tout en favorisant l'émergence ou la consolidation de quartiers multifonctionnels, notamment à certains endroits stratégiques tels les pôles de quartier, les aires TOD et les artères structurantes. La mixité des fonctions pourra être autorisée à l'intérieur d'un même bâtiment.

Pour assurer une meilleure cohabitation des usages et une meilleure qualité de vie, l'implantation de fonctions complémentaires compatibles avec le milieu résidentiel d'insertion pourrait être soumise à des conditions d'intégration au milieu, qui pourront être définies dans un règlement sur les usages conditionnels, dans le règlement de zonage ou dans un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ces conditions pourront toucher notamment la superficie, la circulation générée, le rayonnement, la localisation et la sécurité.

FONCTION DOMINANTE	CRITÈRES
Habitation	• Dans le couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal, seules les habitations unifamiliales isolées, bifamiliales isolées ou trifamiliales isolées sont autorisées, selon les dispositions concernant l'abattage d'arbres du document complémentaire (art.7.7.3) et uniquement en vue de consolider un secteur résidentiel existant.
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Commerce de détail ou service	• Être compatible avec la fonction dominante en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc. ; • Se situer principalement en bordure des axes commerciaux ; • Assurer principalement la desserte des quartiers résidentiels limitrophes.
Commerce de grande surface	• Respecter les dispositions relatives aux commerces de grande surface édictées au document complémentaire (art. 7.22).
Centre commercial de grande surface	• Respecter les dispositions relatives aux centres commerciaux de grande surface édictées au document complémentaire (art.7.22).
Bureau	• Être compatible avec la fonction dominante en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc. • Se situer principalement en bordure des axes commerciaux.
Équipement institutionnel, communautaire, culturel ou sportif	• Être compatible avec la fonction dominante en matière d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Industrie compatible	• Être compatible avec la fonction dominante en matière de localisation, d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, de sécurité, etc.

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	CRITÈRES
Activité de récréation intensive	• Être compatible avec la fonction dominante en matière de localisation, d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Activité de récréation extensive	• Être compatible avec la fonction dominante en matière de localisation, d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Industrie de traitement ou de transformation	• Être reliée aux activités d'extraction ; • Se situer sur le site de la carrière localisée du côté sud du boulevard Saint-Martin Est.
Dépôt de neige usée	• Se situer sur le site de l'ancienne carrière Lagacé localisée du côté nord du boulevard du Souvenir ; • Se situer sur le site de la carrière localisée du côté sud du boulevard Saint-Martin Est.

4.1.3 AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE

L'affectation *Multifonctionnelle* regroupe une variété de fonctions permettant d'affirmer la vocation de pôle central du centre-ville de Laval, de renforcer le rôle attractif de ce pôle et d'en faire une destination régionale et métropolitaine. Le centre-ville présente une structure urbaine plus dense que celle des autres secteurs. La diversité de ses fonctions dominantes vise à confirmer et à consolider son statut de pôle d'affaires, de commerces et de services, ainsi qu'à en faire un lieu privilégié de culture et de savoir, de tourisme et de divertissement. La fonction habitation de moyenne à forte densité s'insère dans la trame du centre-ville, contribuant à son animation et à sa vitalité.

FONCTIONS DOMINANTES	CRITÈRES
Commerce de détail ou service	• Aucun
Bureau	• Aucun
Équipement institutionnel, communautaire, culturel ou sportif	• Aucun
Habitation	• Dans le couvert forestier compris à l'intérieur des limites d'un bois d'intérêt municipal, seules les habitations unifamiliales isolées, bifamiliales isolées ou trifamiliales isolées sont autorisées, selon les dispositions concernant l'abattage d'arbres du document complémentaire (art. 7.7.3) et uniquement en vue de consolider un secteur résidentiel existant.
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Commerce de grande surface	• Respecter les dispositions relatives aux commerces de grande surface édictées au document complémentaire (art. 7.22).
Centre commercial de grande surface	• Respecter les dispositions relatives aux centres commerciaux de grande surface édictées au document complémentaire (art. 7.22).
Industrie compatible	• Être compatible avec le milieu d'insertion en matière de localisation, d'implantation, de superficie, de gabarit, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, de sécurité, etc.

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	CRITÈRES
Activité de récréation intensive	• Être compatible avec la fonction dominante en matière de localisation, d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Activité de récréation extensive	• Être compatible avec la fonction dominante en matière de localisation, d'implantation, de gabarit, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc.
Dépôt de neige usée	• Exister au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance au présent schéma d'aménagement.

4.1.4 AFFECTATION COMMERCIALE RÉGIONALE

L'affectation *Commerciale régionale* regroupe comme fonctions dominantes les commerces de rayonnement principalement régional, qui sont susceptibles d'occasionner des nuisances pour les milieux de vie notamment parce qu'ils peuvent générer un trafic important et créer une discontinuité dans la trame urbaine. L'offre commerciale régionale devrait se concentrer et se consolider dans les pôles régionaux existants et le long des axes autoroutiers ou routiers structurants. Outre les commerces de rayonnement régional, les industries compatibles à leur milieu d'insertion sont également autorisées. Les commerces de détail et de services, les bureaux, les activités de récréation intensive ainsi que les équipements institutionnels, communautaires, culturels ou sportifs sont également autorisés dans cette aire d'affectation, mais ne doivent pas y occuper une place prépondérante (*Règl. S.A.D.R.-1.4., en vigueur le 07-07-2022*).

FONCTIONS DOMINANTES	CRITÈRES
Supprimé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)	Supprimé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)
Commerce de grande surface	• Respecter les dispositions relatives aux commerces de grande surface édictées au document complémentaire (art. 7.22).
Centre commercial de grande surface	• Respecter les dispositions relatives aux centres commerciaux de grande surface édictées au document complémentaire (art. 7.22).
Industrie compatible	• Être compatible avec le milieu d'insertion en matière de localisation, d'implantation, de superficie, de gabarit, de circulation générée, d'impact visuel, de rayonnement, de sécurité, etc.
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Commerce de détail ou service	• Aucun
Bureau	• Aucun
Activité de récréation intensive	• Aucun (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)
Équipement institutionnel, communautaire, culturel ou sportif	• Aucun

4.1.5 AFFECTATION HAUTE TECHNOLOGIE ET INNOVATION

L'affectation *Haute technologie et innovation* comprend les entreprises axées sur la haute technologie, la recherche et le développement, telles les industries pharmaceutiques, de biotechnologie, de technologies de l'information et d'autres domaines scientifiques. Elle regroupe également les établissements de formation et d'éducation associés à la recherche et au développement scientifique et technologique, ainsi que les sièges sociaux et régionaux d'entreprises scientifiques et technologiques. (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)

Les bureaux et commerces de détail et de services ainsi que les équipements institutionnels, communautaires, culturels et sportifs sont autorisés en tant que fonctions complémentaires, de manière à créer des milieux complets pour les travailleurs.

FONCTIONS DOMINANTES	CRITÈRES
Établissement de recherche, de développement ou de fabrication à caractère scientifique ou technologique	• Aucun
Établissement de formation et d'éducation	• Être majoritairement associé à la recherche ou au développement scientifique ou technologique *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*
Siège social et régional	• Être majoritairement lié à une entreprise scientifique ou technologique *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Bureau	• Aucun
Commerce de détail ou service	• Desservir principalement les travailleurs et les entreprises du milieu d'insertion ou être situé en bordure des grandes voies de circulation *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*
Équipement institutionnel, communautaire, culturel ou sportif	• Desservir principalement les travailleurs et les entreprises du milieu d'insertion ou être situé en bordure des grandes voies de circulation *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*

4.1.6 AFFECTATION INDUSTRIELLE

L'affectation Industrielle regroupe une grande variété d'activités industrielles, lesquelles peuvent générer des nuisances à divers degrés affectant les milieux de vie adjacents. Localisée en majeure partie en bordure et à la jonction d'axes autoroutiers, cette affectation comprend des pôles d'emploi majeurs qui se répartissent de façon linéaire au centre du territoire lavallois. La Ville de Laval reconnaît l'importance de miser sur cette localisation stratégique, sa visibilité et sa facilité d'accès pour les travailleurs. Certains secteurs industriels sont encore à construire, alors que d'autres sont existants et devront être consolidés et rationalisés, dans une perspective d'optimisation.

L'implantation des industries lourdes devra être encadrée de façon à éloigner ces entreprises des usages sensibles, telles les résidences, les écoles et les garderies. Les commerces de détail et de services, les commerces lourds, les activités de récréation intensive ainsi que les équipements institutionnels, communautaires, culturels et sportifs pourront également être autorisés comme fonctions complémentaires (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*).

FONCTION DOMINANTE	CRITÈRES
Industrie	• Concentrer les industries lourdes dans des zones précises, éloignées des usages sensibles au sens du document complémentaire (art.7.2) (Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Commerce de détail ou service	• Desservir principalement les travailleurs et les entreprises du milieu d'insertion ou être situé en bordure des grandes voies de circulation. • Ces critères ne s'appliquent pas aux commerces et services reliés à l'automobile *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*
Bureau	• Ne peut être autorisé que par la procédure des usages conditionnels *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*
Supprimé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)	Supprimé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)
Commerce lourd	• Aucun
Équipement institutionnel, communautaire, culturel ou sportif	• Desservir principalement les travailleurs et les entreprises du milieu d'insertion ou être situé en bordure des grandes voies de circulation *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*
Gestion des matières résiduelles	• Aucun
Dépôt de neige usée	• Aucun
Activité de récréation intensive	• Aucun *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*

4.1.7 SUPPRIMÉ

(*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)

4.1.8 AFFECTATION INDUSTRIELLE D'EXTRACTION

L'affectation *Industrielle d'extraction* correspond à trois secteurs sur le territoire de Laval où s'exercent des activités d'extraction de substances minérales de surface, essentiellement de l'extraction d'agrégats. Supprimé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*). À l'intérieur de cette affectation sont également autorisées les industries de traitement ou de transformation pour la mise en valeur des substances minérales de surface.

Une industrie d'extraction peut générer des nuisances importantes (vibrations, poussière, bruit et camionnage), particulièrement pour les milieux résidentiels. Des dispositions visant l'implantation d'un usage sensible à proximité d'une sablière, gravière ou carrière sont prévues au document complémentaire (art.7.16). Ces secteurs sont propices pour accueillir des activités de gestion des matières résiduelles et les dépôts de neige usée.

FONCTION DOMINANTE	CRITÈRES
Carrière, gravière et sablière	• Aucun
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Industrie	• Aucun
Gestion des matières résiduelles	• Aucun
Dépôt de neige usée	• Aucun
Équipement institutionnel	• Être sous l'égide d'un organisme public.

4.1.9 AFFECTATION CONSERVATION

L'affectation *Conservation* vise à protéger, à conserver et à mettre en valeur de manière durable les milieux naturels sur le territoire, contribuant ainsi à la qualité de vie des citoyens. Afin de créer les conditions propices à la protection de l'environnement et de sa biodiversité, cette aire d'affectation autorise les activités de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels ainsi que certains usages compatibles tels que les activités de récréation extensive et les aménagements permettant l'accès du public aux milieux naturels. Dans cette aire d'affectation, toute intervention anthropique doit être de faible empreinte écologique et s'effectuer en respect de l'environnement floristique, faunique et paysager.

Tout décret adopté par les gouvernements supérieurs ou toute entente signée entre la Ville de Laval et ces gouvernements avant l'entrée en vigueur du présent schéma aura préséance sur ce dernier quant aux usages et aux activités autorisés[2].

FONCTION DOMINANTE	CRITÈRES
Activité de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels	• Aucun
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Activité d'interprétation et d'observation de la nature	• Aucun
Activité de recherche scientifique et d'éducation en milieu naturel	• Aucun
Activité de récréation extensive	• Répondre à des critères d'insertion au milieu en tenant compte de l'environnement floristique, faunique et paysager ; • Être de faible empreinte écologique.
Usage et infrastructure de soutien	• Être en soutien aux fonctions autorisées (par exemple : bâtiment de service, chalet d'accueil, casse-croûte, service de location d'équipement de loisirs, centre d'interprétation, sentier, aire de stationnement, mobilier urbain) ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu en tenant compte de l'environnement floristique, faunique et paysager ; • Être de faible empreinte écologique ; • Se limiter à la desserte de la clientèle pratiquant les activités des fonctions dominantes et complémentaires.

[2] Par exemple, l'engagement de conservation de la Ville de Laval conclu avec le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour un territoire identifié dans le Bois La Source, engageant la Ville à lui donner un statut de conservation et encadrant les usages et infrastructures qui peuvent y être autorisés.

4.1.10 AFFECTATION PROTECTION

L'affectation *Protection,* au même titre que l'affectation *Conservation*, vise à protéger, à conserver et à mettre en valeur les milieux naturels de manière durable et elle est sujette aux mêmes dispositions. En plus des activités de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels, l'habitation de faible densité aux fins de la consolidation d'un secteur résidentiel existant est également autorisée. Cette consolidation doit cependant être de faible empreinte écologique, s'effectuer dans les milieux moins fragiles et faire l'objet d'une planification axée sur la protection de l'environnement floristique, faunique et paysager.

Tout décret adopté par les gouvernements supérieurs ou toute entente signée entre la Ville de Laval et ces gouvernements avant l'entrée en vigueur du présent schéma aura préséance sur ce dernier quant aux usages et aux activités autorisés[3].

FONCTION DOMINANTE	CRITÈRES
Activité de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels	• Aucun
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Activité d'interprétation et d'observation de la nature	• Aucun
Activité de recherche scientifique et d'éducation en milieu naturel	• Aucun
Activité de récréation extensive	• Répondre à des critères d'insertion au milieu en tenant compte de l'environnement floristique, faunique et paysager ; • Être de faible empreinte écologique.
Usage et infrastructure de soutien	• Être en soutien aux fonctions autorisées (par exemple : bâtiment de service, chalet d'accueil, casse-croûte, service de location d'équipement de loisirs, centre d'interprétation, sentier, aire de stationnement, mobilier urbain) ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu en tenant compte de l'environnement floristique, faunique et paysager ; • Être de faible empreinte écologique ; • Se limiter à la desserte de la clientèle pratiquant les activités des fonctions dominantes et complémentaires.

[3] Par exemple, l'engagement de conservation de la Ville de Laval conclu avec le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour un territoire identifié dans le Bois La Source, engageant la Ville à lui donner un statut de conservation et encadrant les usages et infrastructures qui peuvent y être autorisés.

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	CRITÈRES
Habitation unifamiliale isolée, bifamiliale isolée ou trifamiliale isolée	• Répondre à des critères d'insertion au milieu en tenant compte de l'environnement floristique, faunique et paysager ; • Être de faible empreinte écologique ; • Dans le couvert forestier situé à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal identifié à la carte 2-21, doit être située en bordure d'une voie ouverte à la circulation au moment de l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire M.R.C.L.-8 concernant les bois et corridors forestiers d'intérêt sur le territoire de Laval, le 28 août 2014 ; • Dans le secteur compris au sud de l'avenue Marcel-Villeneuve, entre la rue Roger-Lortie et la voie ferrée du Canadien Pacifique, doit être située en bordure d'une voie ouverte à la circulation au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma ; • Sur une île autre que l'île Jésus, doit être située en bordure d'une voie ouverte à la circulation au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance au présent schéma d'aménagement ou être autorisé dans le cadre d'un Plan d'aménagement d'ensemble (PAE).

4.1.11 AFFECTATION AGRICOLE

L'affectation *Agricole* s'étend à l'intérieur des limites de la zone agricole désignée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1) (LPTAA) selon le décret numéro 880-90. Cette affectation vise à préserver l'intégrité de la zone agricole permanente ainsi qu'à assurer la dominance de la fonction agricole dans cette zone et sa mise en valeur durable. L'insertion de nouveaux usages non reliés à l'agriculture pourra être autorisée dans les aires déstructurées destinées à cet effet, tel qu'indiqué sur la carte 5-3 et en conformité avec la section 5.4.1 du présent schéma d'aménagement. Dans cette aire d'affectation, toute nouvelle activité autre que l'agriculture doit être ponctuelle et doit préalablement faire l'objet d'une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

La conversion d'un usage bénéficiant d'un droit acquis en vertu de la LPTAA pourra se faire vers un usage similaire ou un autre usage, mais sans engendrer de contrainte additionnelle pour l'agriculture et le milieu d'insertion.

Afin d'assurer une cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles, des distances séparatrices devront être respectées relativement à la gestion des odeurs en zone agricole tel qu'édicté à l'article 7.15 du document complémentaire. De plus, certains types d'élevages potentiellement problématiques, notamment ceux qui génèrent des odeurs reconnues comme étant incommodantes pour les citoyens, devront respecter des normes supplémentaires qui visent à les éloigner du périmètre d'urbanisation, en conformité avec les dispositions de la section 5.4.2.

FONCTION DOMINANTE	CRITÈRES
Agriculture et activité agricole reconnue au sens de la LPTAA	• Aucun
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Habitation répondant aux dispositions de l'article 40 de la LPTAA	• Aucun

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	CRITÈRES
Usage autorisé par droit acquis en vertu de la LPTAA	• Pour que la conversion d'un tel usage soit autorisée, doit répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple, ne pas engendrer de contrainte additionnelle pour l'agriculture ou le voisinage).
Usage autorisé par jugement de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) en vertu de la LPTAA au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement	• Pour que la conversion d'un tel usage soit autorisée doit répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple, ne pas engendrer de contrainte additionnelle pour l'agriculture ou le voisinage).
Habitation unifamiliale isolée	• Être situé sur un terrain inclus dans les aires déstructurées numéros 1 à 9 illustrées à l'annexe 12 du chapitre 8 ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple : ne pas engendrer des problèmes de voisinage et d'incompatibilité avec les activités agricoles environnantes).
Commerce de détail ou service	• Être situé sur un terrain inclus dans les aires déstructurées numéros 2 et 4 illustrées à l'annexe 12 du chapitre 8 ; • Desservir les résidents ou les travailleurs du secteur d'insertion ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple : ne pas engendrer des problèmes de voisinage et d'incompatibilité avec les activités agricoles environnantes).
Commerce ou industrie artisanale complémentaire à l'agriculture	• Être consacré à des usages exercés par un producteur agricole reconnu au sens de la Loi sur les producteurs agricoles (RLRQ, c.P-28), sur le site même de son exploitation agricole (par exemple : transformation agroalimentaire, kiosque de vente de produits de la ferme, centre équestre, service d'horticulture) ; • Peut comprendre des usages complémentaires à l'agriculture nécessitant une autorisation de la CPTAQ ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple : ne pas engendrer de problèmes de voisinage et d'incompatibilité avec les activités agricoles environnantes et devrait constituer une valeur ajoutée à l'exploitation agricole).
Installation de recherche, de développement et d'éducation reliée à l'agriculture (ferme expérimentale, d'innovation agroenvironnementale, de formation de la relève, etc.)	• Être situé sur un terrain appartenant à un organisme public ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple : ne pas engendrer de problèmes de voisinage et d'incompatibilité avec les activités agricoles environnantes).
Activité reliée à l'agrotourisme	• Être exercées par un producteur agricole reconnu au sens de la Loi sur les producteurs agricoles (RLRQ, c.P-28), sur le site même de son exploitation agricole (par exemple : visite éducative et récréative à la ferme, service de repas à la ferme, hébergement à la ferme).
Activité de récréation extensive	• Répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple : ne pas engendrer de problèmes de voisinage et d'incompatibilité avec les activités agricoles environnantes).

4.1.12 AFFECTATION AGRICOLE ET CONSERVATION

L'affectation *Agricole et conservation* correspond au périmètre des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain situés à l'intérieur des limites de la zone agricole désignée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1) (LPTAA). En plus d'assurer la dominance de la fonction agricole et sa mise en valeur, cette affectation vise à assurer la conservation, la protection et la mise en valeur durable des ensembles boisés et des milieux naturels faisant partie de la trame agricole lavalloise.

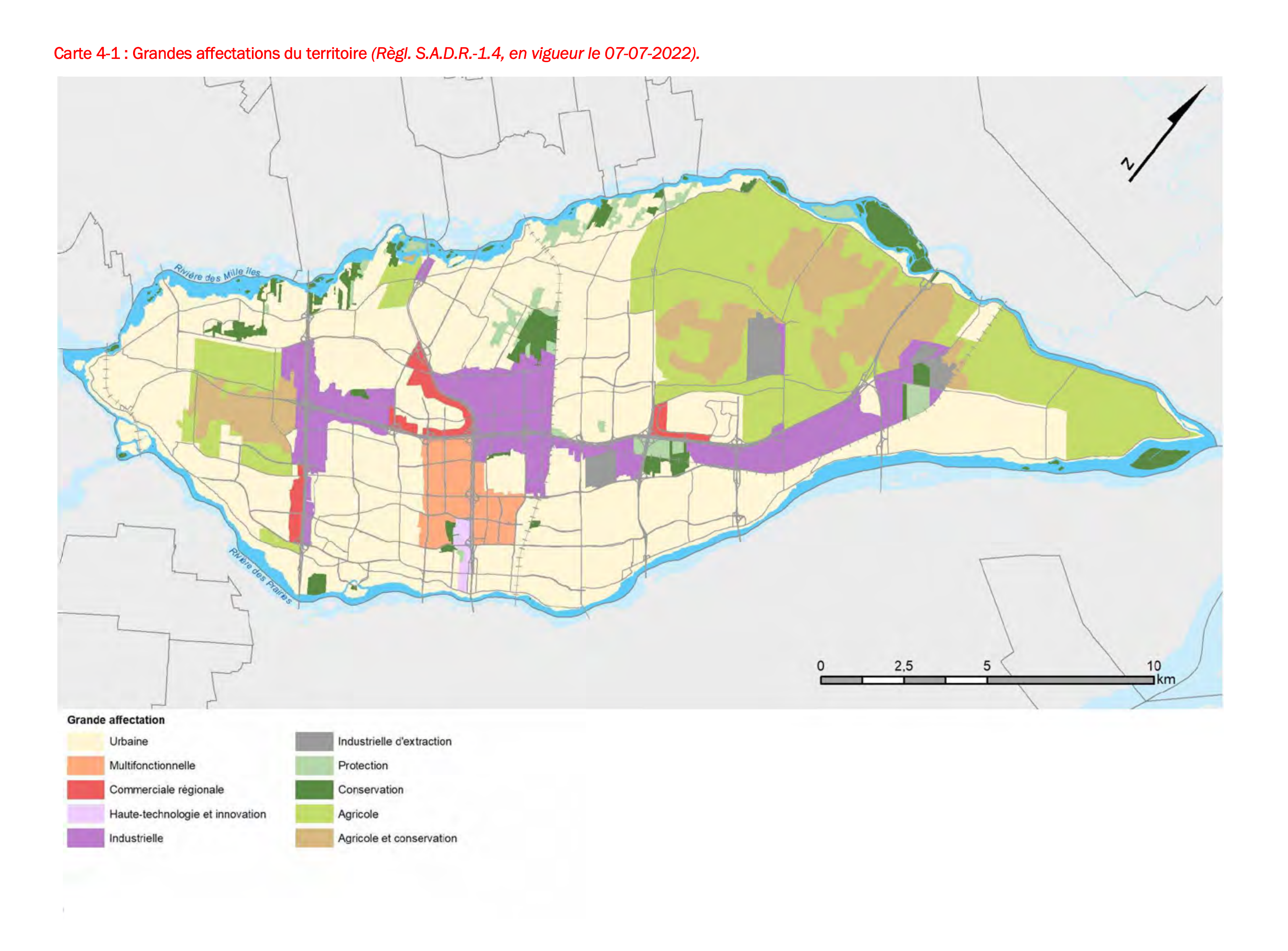
Les normes régissant l'abattage d'arbres définies à l'article 7.7 du document complémentaire doivent être respectées afin de protéger le couvert forestier. Il est à noter que tout décret adopté par les gouvernements supérieurs ou toute entente signée entre la Ville de Laval et ces gouvernements avant l'entrée en vigueur du présent schéma aura préséance sur ce dernier quant aux usages et aux activités autorisés[4].

FONCTIONS DOMINANTES	CRITÈRES
Agriculture et activité agricole reconnue au sens de la LPTAA	• Aucun
Activité de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels	• Aucun
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	**CRITÈRES**
Habitation selon les dispositions de l'article 40 de la LPTAA	• Aucun
Usage autorisé par droit acquis en vertu de la LPTAA	• Pour que la conversion d'un tel usage soit autorisée, doit répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple, ne pas engendrer de contrainte additionnelle pour l'agriculture ou le voisinage).
Usage autorisé par jugement de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) en vertu de la LPTAA au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement	• Pour que la conversion d'un tel usage soit autorisée, doit répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple, ne pas engendrer de contrainte additionnelle pour l'agriculture ou le voisinage).
Activité reliée à l'agrotourisme	• Être exercées par un producteur agricole reconnu au sens de la Loi sur les producteurs agricoles (RRLQ, c.P-28) sur le site même de son exploitation agricole (par exemple : visite éducative et récréative à la ferme, service de repas à la ferme, hébergement à la ferme).
Activité d'interprétation et d'observation de la nature	• Aucun
Activité de recherche scientifique ou d'éducation en milieu naturel	• Aucun

[4] Par exemple, l'engagement de conservation de la Ville de Laval conclu avec le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour un territoire identifié dans le Bois La Source, engageant la Ville à lui donner un statut de conservation et encadrant les usages et infrastructures qui peuvent y être autorisés.

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES	CRITÈRES
Activité de récréation extensive	• Répondre à des critères d'insertion au milieu en tenant compte de l'environnement floristique, faunique et paysager ; • Etre de faible empreinte écologique ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple : ne pas engendrer de problèmes de voisinage et d'incompatibilité avec les activités agricoles environnantes).
Usage et infrastructure de soutien	• Être en soutien aux activités de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels (par exemple : bâtiment de service, chalet d'accueil, casse-croûte, service de location d'équipement de loisirs, centre d'interprétation, sentier, aire de stationnement, mobilier urbain) ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu en tenant compte de l'environnement floristique, faunique et paysager ; • Être de faible empreinte écologique ; • Se limiter à la desserte de la clientèle pratiquant les activités de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels des fonctions dominantes et complémentaires ; • Répondre à des critères d'insertion au milieu agricole (par exemple : ne pas engendrer de problèmes de voisinage et d'incompatibilité avec les activités agricoles environnantes).

Carte 4-1 : Grandes affectations du territoire *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*



4.1.13 TABLEAU DE COMPATIBILITÉ DES AFFECTATIONS ET DES FONCTIONS

Le tableau suivant collige les fonctions dominantes et complémentaires compatibles avec les différentes affectations du territoire présentées aux sections 4.1.1 à 4.1.12. Il est à noter que certaines fonctions sont autorisées sous réserve de répondre aux critères prescrits dans l'aire d'affectation.

Tableau 4-1 : Tableau de compatibilité des affectations et des fonctions

Fonction \ Affectation	Urbaine	Multifonctionnelle	Commerciale régionale	Haute technologie et innovation	Industrielle	*Supprimé (Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*	Industrielle d' extraction	Conservation	Protection	Agricole	Agricole et conservation
Habitation	D	D							C[3]	C[1,2]	C[1]
Bureau	C	D	C	C	C						
Siège social et régional lié à une entreprise scientifique et technologique				D							
Équipement institutionnel							C				
Équipement institutionnel, communautaire, culturel ou sportif	C	D		C	C						
Établissement de formation et d'éducation associé à la recherche et au développement scientifique et technologique				D							
Établissement de recherche, de développement ou de fabrication à caractère scientifique ou technologique				D							
Commerce de détail ou service	C	D	C	C	C					C	
Centre commercial de grande surface	C	C	D								
Commerce de grande surface	C	C	D								
Supprimé *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*											
Commerce lourd					C						
Commerce ou industrie artisanale complémentaire à l'agriculture										C	
Industrie					D		C				
Industrie compatible	C	C	D								
Service d'utilité publique	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Infrastructure routière, ferroviaire et de transport collectif	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Dépôt de neige usée	C	C			C		C				

Fonction \ Affectation	Urbaine	Multifonctionnelle	Commerciale régionale	Haute technologie et innovation	Industrielle	Supprimé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*	Industrielle d' extraction	Conservation	Protection	Agricole	Agricole et conservation
Gestion des matières résiduelles					C		C				
Agriculture et activités agricoles reconnues au sens de la LPTAA										D	D
Agriculture urbaine	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Activité reliée à l'agrotourisme										C	C
Installation de recherche, de développement et d'éducation reliée à l'agriculture										C	
Usage autorisé par jugement de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) en vertu de la LPTAA au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement										C	C
Usage autorisé par droits acquis en vertu de la LPTAA										C	C
Parc et espace vert	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Activité de récréation extensive	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Activité de récréation intensive (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)	C	C	C		C						
Activité d'interprétation et d'observation de la nature	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Activité de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels	C	C	C	C	C		C	D	D	C	D
Activité de recherche scientifique et d'éducation en milieu naturel	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Usage et infrastructure de soutien aux fonctions conservation	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Carrière, gravière et sablière	C[4]	C[4]	C[4]	C[4]	C[4]		D	C[4]	C[4]	C[4]	C[4]

Légende
D : Fonction dominante.
C : Fonction complémentaire.

Notes
[1] Habitation répondant aux dispositions de l'article 40 de la LPTAA.
[2] Habitation unifamiliale isolée.
[3] Habitation unifamiliale isolée, bifamiliale isolée ou trifamiliale isolée.
[4] Sur les terres publiques et sur les terres privées où le droit aux substances minérales de surface a été révoqué en faveur de l'État depuis le premier janvier 1966, sauf dans le périmètre d'urbanisation illustré à la carte 2-5, le tout conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) et de la Loi sur les mines (RLRQ, c. M-13.1).

4.2 DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

4.2.1 SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

Le schéma d'aménagement vise à orienter la localisation des nouveaux logements en identifiant les secteurs vers lesquels il serait pertinent de canaliser la densification résidentielle. La modulation et la distribution des densités résidentielles sur le territoire sont guidées par une des idées maîtresses soutenant le concept d'organisation spatiale du schéma d'aménagement, soit le lien indissociable entre l'aménagement du territoire et la planification des transports, particulièrement collectifs et actifs. Cette idée permet d'amorcer un virage vers un aménagement territorial privilégiant les déplacements autres qu'automobiles.

La détermination des seuils minimaux de densité résidentielle émane d'une part des exigences relatives à la densité provenant du PMAD de la CMM, qui poursuit l'objectif métropolitain d'orienter 40 % des nouveaux ménages de la CMM aux points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant, et d'autre part de la volonté de gérer l'occupation du territoire de façon écoresponsable en consolidant le développement urbain par l'arrimage de la planification du territoire et de celle des transports.

4.2.1.1 EXIGENCES DU PMAD

Le PMAD établit des seuils minimaux de densité résidentielle pour chacun des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant existant, ce qui correspond pour le territoire lavallois à sept aires TOD. Ces aires TOD ont ainsi été assujetties à des seuils minimaux de densité variant de 40 à 80 logements par hectare (log/ha), selon leur emplacement et le type d'équipement de transport que l'on y retrouve. À l'extérieur des aires TOD, le seuil minimal de densité résidentielle a été fixé à 30 log/ha, tel que présenté au tableau 4-2. Puisque les corridors de transport en commun métropolitain structurant situés sur l'île Jésus sont considérés, en date de l'année 2017, comme étant « projetés » (les lignes de transport collectif s'y rattachant étant encore à l'état de projet), le PMAD n'exige à ce stade aucune densification résidentielle supérieure à 30 log/ha pour ceux-ci.

Tableau 4-2 : Seuils minimaux de densité résidentielle brute *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*

SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE EXIGÉS PAR LE PMAD[5]	
AIRES TOD (RAYON DE 1 KM)	
Station de métro Montmorency	80 log/ha
Station de métro Cartier	60 log/ha
Station de métro et gare De la Concorde	60 log/ha
Gare de l'Île-Bigras	60 log/ha
Gare de Sainte-Dorothée	60 log/ha
Gare de Sainte-Rose	40 log/ha
Gare de Vimont	40 log/ha
TERRITOIRE HORS TOD	
30 log/ha	

Source : Communauté métropolitaine de Montréal, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 2012.

[5] Critères 1.1.2 et 1.2.1 du PMAD, p. 86 à 89 et 96 à 99.

4.2.1.2 DÉTERMINATION DES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE APPLICABLES

La détermination des seuils minimaux de densité résidentielle applicables a été réalisée en prenant comme base les exigences minimales du PMAD présentées au tableau 4-2, qui doivent être respectées en vertu de l'obligation de conformité à laquelle elles sont rattachées. Les seuils minimaux de densité ont donc été géographiquement modulés dans un souci de compromis entre ces exigences, la différenciation des composantes stratégiques du territoire identifiées à la section 2.4.3, ainsi que les orientations d'aménagement exprimées au chapitre 3. Les seuils minimaux de densité résidentielle prescrits sont identifiés à la carte 4-2.

Ainsi, le centre-ville, les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant (aires TOD des stations de métro et des gares de train), les corridors de transport en commun structurant métropolitain et municipal projetés, certains vastes espaces vacants, ainsi que les abords de certaines de ces composantes, se sont vu attribuer des seuils minimaux de densité variant entre 30 et 80 logements par hectare.

Ces densités minimales ont été fixées selon une croissance graduelle en fonction de la proximité et de l'importance d'un équipement ou d'une desserte de transport collectif existant ou projeté, de la proximité au centre-ville, du potentiel d'accueil de nouvelles constructions du secteur, du degré d'urbanisation actuel, des contraintes au développement et des caractéristiques paysagères existantes.

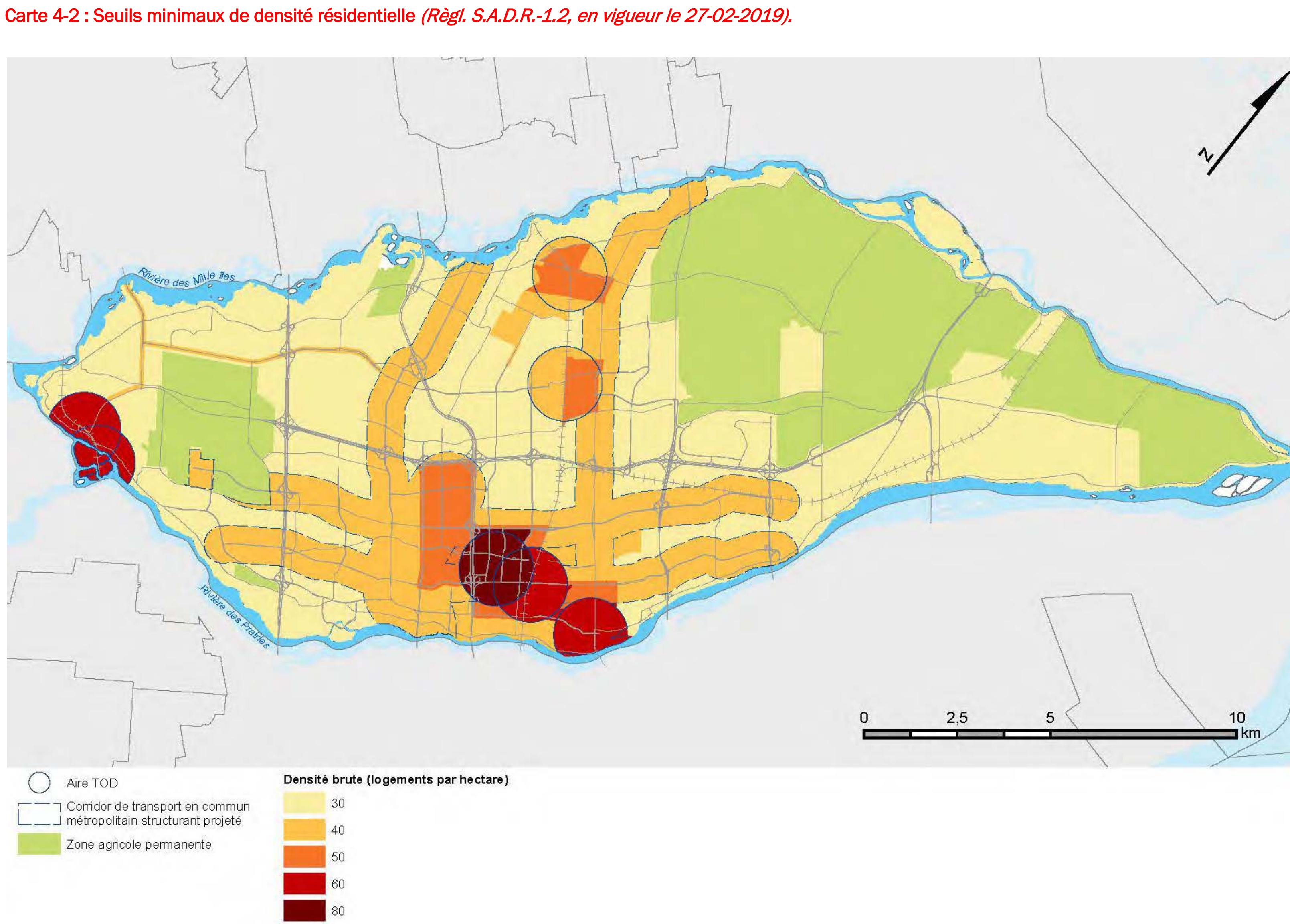
De façon plus détaillée, les différents seuils ont été répartis sur le territoire de la façon suivante :

- Les aires TOD des gares de train de Vimont et de Sainte-Rose ont été assujetties à une densité minimale de 40 log/ha dans un rayon de 1 km à partir de chaque gare et celles des gares de Sainte-Dorothée et de l'Île-Bigras, à une densité minimale de 60 log/ha dans un rayon de 1 km à partir de chaque gare, et ce en conformité avec les exigences du PMAD pour ces secteurs *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019) ;*
- Les corridors de transport en commun métropolitain et municipal structurants[6] projetés ont également été assujettis à une densité minimale de 40 log/ha. Cette densification douce permettra de préparer l'arrivée probable des réseaux de transport en commun métropolitain et municipal structurants le long de ces axes routiers et d'en assurer la rentabilisation. Les stations de métro du prolongement potentiel du bras ouest de la ligne orange et situées aux abords de la partie ouest du centre-ville se sont vues attribuer une densité minimale de 40 log/ha selon la même logique ;
- Certains vastes espaces à construire ou à transformer, notamment en bordure des boulevards des Laurentides et Saint-Martin ainsi qu'au sud-ouest de l'aire TOD de la gare Sainte-Rose, ont également été assujettis à une densité minimale de 40 log/ha en vertu de leur localisation, superficie, desserte actuelle ou projetée en transports collectifs et potentiel de développement ou redéveloppement qui sont jugés particulièrement structurants ;

[6] Les corridors métropolitains sont identifiés au PMAD et correspondent aux abords (500 mètres de chaque côté) des boulevards suivants : De la Concorde, Cartier, des Laurentides et Curé-Labelle. Les corridors municipaux, qui sont formés des abords (~75 mètres de chaque côté) de certains tronçons des boulevards Dagenais Ouest et Arthur-Sauvé et de l'avenue des Bois, ont été ajoutés puisqu'ils constituent un lien privilégié entre la gare de train de Sainte-Dorothée, l'ouest de l'île et la trame des corridors métropolitains, En vertu de son caractère excentré et de la perspective plus éloignée d'introduction d'une ligne de transports en commun structurant, la largeur de ce corridor est plus restreinte et vise essentiellement les lots directement adjacents aux voies touchées.

- La partie ouest du centre-ville, bien que moins desservie en transports collectifs que la partie est, constitue néanmoins une composante primordiale du territoire vers laquelle il est souhaité de canaliser une proportion importante de la croissance urbaine, notamment résidentielle. Une densité minimale de 50 log/ha lui a donc été attribuée. De plus, compte tenu de la disponibilité en terrains structurants et de leur localisation privilégiée, la même densité minimale a été appliquée aux abords immédiats des aires TOD des gares de Vimont et de Sainte-Rose. Finalement, une densité de 50 log/ha a également été appliquée à la périphérie des aires TOD des trois stations de métro existantes afin de favoriser une transition harmonieuse entre les différents degrés de densification résidentielle ;
- En raison de la présence d’un équipement de transport collectif lourd et conformément aux exigences du PMAD, une densité minimale de 60 log/ha a été attribuée aux aires TOD Cartier et De la Concorde, soit à l’intérieur d’un cercle d’un rayon d’un kilomètre autour des stations de métro correspondantes ;
- Une densité minimale de 80 log/ha affecte la partie est du centre-ville. Presque entièrement couverte par l’aire TOD Montmorency, dont la station de métro du même nom constitue le point de rabattement principal du réseau de transport collectif de Laval, la densité minimale exigée au PMAD a été appliquée à l’ensemble du périmètre de cette partie du centre-ville ;
- Enfin, une densité minimale de 30 log/ha est exigée pour le reste du territoire compris à l’intérieur du périmètre d’urbanisation afin de respecter le minimum déterminé au PMAD pour le territoire situé en dehors des aires TOD.

Carte 4-2 : Seuils minimaux de densité résidentielle *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*

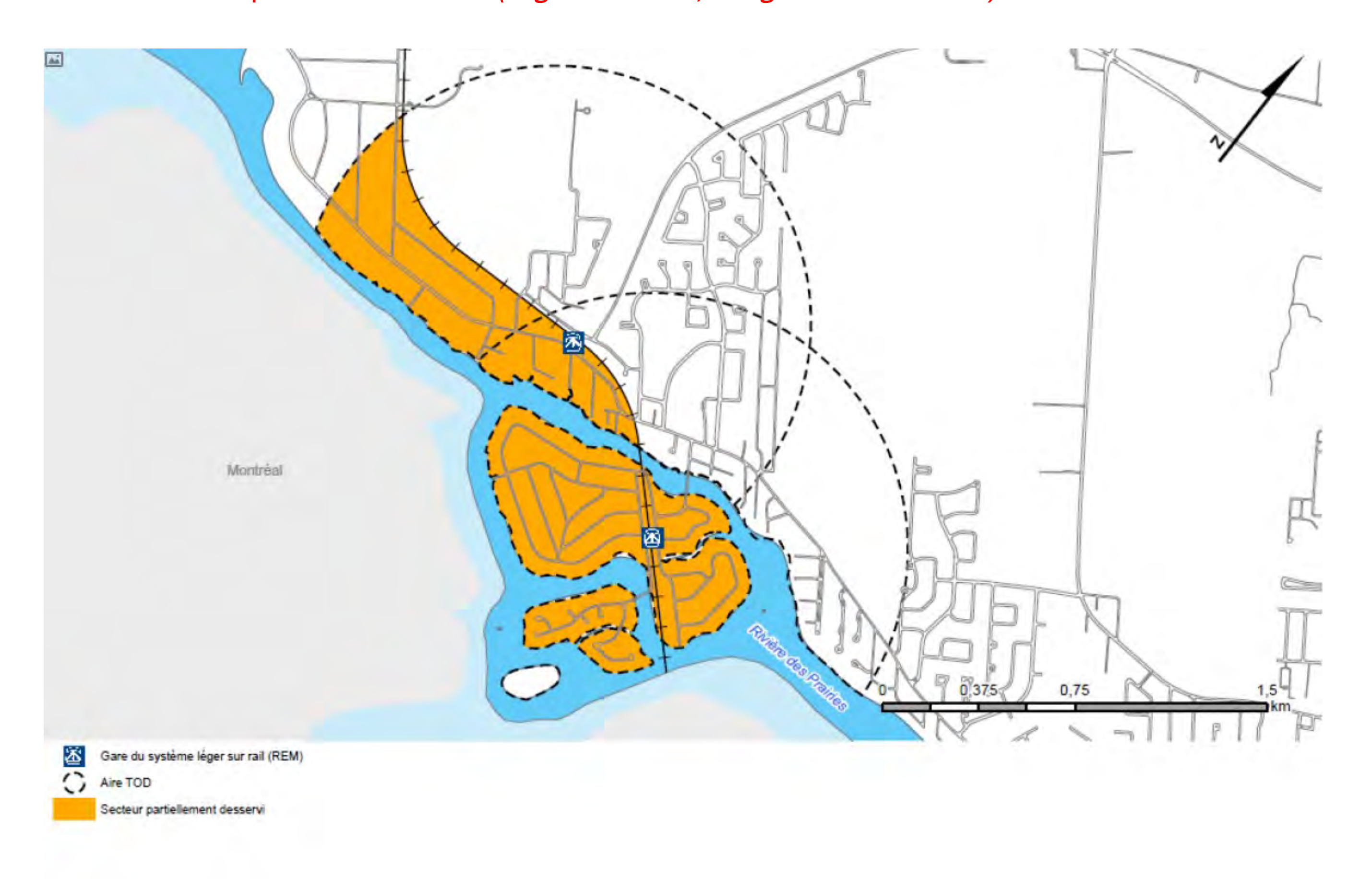


4.2.2 EXCEPTIONS AUX SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

Les densités résidentielles minimales ne s'appliquent pas :

- aux terrains situés dans une aire d'affectation Protection ou Conservation identifiée à la carte 4-1 ;
- aux terrains situés dans un territoire patrimonial identifié à la carte 2-48 ;
- au secteur non desservi par le réseau d'égout des aires TOD des gares de l'Île-Bigras et de Sainte-Dorothée, tel qu'identifié à la carte 4-3, et ce, jusqu'à ce que le réseau d'égout soit installé et opérationnel.

Carte 4-3 : Secteur partiellement desservi *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*



URB-2018-2409_04_MODIF_Carte_4-3_SADR_Secteur_consolidation_urbaine_partiellement_desservi

4.2.3 RÈGLES D'INTERPRÉTATION DES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

Les seuils minimaux de densité résidentielle illustrés à la carte 4-2 constituent des densités brutes moyennes[7] exprimées en nombre de logements par hectare. Ils s'appliquent aux terrains à construire et à transformer actuels et futurs, destinés à des fins résidentielles ou mixtes et situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Les limites géographiques des seuils minimaux de densité résidentielle doivent être interprétées de la façon suivante :

- Pour les aires TOD, les seuils minimaux de densité résidentielle s'appliquent à un cercle d'un rayon d'un kilomètre mesuré à partir de la station de transport en commun métropolitain structurant ;
- Pour les corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés, le seuil minimal de densité s'applique sur une distance de 500 mètres mesurée perpendiculairement de part et d'autre de la voie de circulation ;
- Pour les abords du boulevard Dagenais Ouest, du boulevard Arthur-Sauvé et de l'avenue des Bois, le seuil minimal de densité de 40 log/ha s'applique sur une distance de 60 mètres de part et d'autre de la voie de circulation ;
- Dans tous les autres cas, les délimitations sont arrimées aux voies publiques, aux voies ferrées ou aux limites cadastrales.

La réglementation d'urbanisme devra respecter les seuils minimaux de densité résidentielle illustrés à la carte 4-2, mais pourra les exprimer par d'autres outils que la densité résidentielle minimale brute. Ces outils pourront, de façon non limitative, inclure l'établissement de seuils minimaux de densité résidentielle nette[8], l'autorisation d'un champ restreint de typologies résidentielles ou mixtes, la fixation de coefficients d'occupation ou d'emprise au sol, un nombre minimal d'étages ou toute autre méthode ou combinaison de méthodes similaires permettant l'atteinte du seuil minimal de densité résidentielle prescrit.

De plus, la réglementation d'urbanisme pourra moduler les densités minimales exigées à l'intérieur d'un territoire où un seuil de densité donné est prescrit afin de respecter l'identité d'un quartier ou répondre à une intention de planification. Cependant, ces modulations ne devront pas avoir pour effet de permettre en moyenne une densité minimale brute inférieure à celle prescrite pour ce territoire à la carte 4-2. À titre d'exemple, les règlements d'urbanisme pourront concentrer l'effort de densification des corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés aux abords immédiats des boulevards concernés, en exigeant un cadre bâti plus compact et plus dense que le seuil minimal pour les lots ayant front sur ceux-ci et moins dense que ledit seuil pour leur section plus périphérique. Une telle modulation permettrait ainsi de favoriser l'encadrement et l'animation des boulevards et de préserver l'identité et le caractère des quartiers existants de plus faible densité adossés à ceux-ci, tout en respectant le seuil minimal de densité applicable au corridor dans sa globalité.

---

[7] La densité résidentielle s'exprime de deux manières : par la densité nette, qui se calcule par le nombre de logements divisé par la superficie du terrain sur lequel le bâtiment se retrouve ; et par la densité brute, qui se calcule par le nombre de logements total d'un secteur ou quartier divisé par la superficie globale de celui-ci (incluant les rues, les espaces publics, etc.). Contrairement à la densité nette, la densité brute correspond donc à une moyenne. Elle permet à certains terrains d'un secteur d'être développés à une densité nette moindre que la densité brute exigée dans la mesure où d'autres terrains, développés à une densité supérieure à celle-ci, permettent de compenser.

[8] La superficie développée brute est obtenue en multipliant la superficie développée nette par 1,25 afin de tenir compte de l'espace occupé par les parcs, les rues et les autres usages (source : COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, 2012, p. 64).

4.2.4 SUIVI DU RESPECT DES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

Le suivi de l'application des seuils minimaux de densité résidentielle brute, dans le cadre de la conformité aux exigences du PMAD, devra être effectué de la manière suivante :

- Individuellement pour chaque aire TOD identifiée à la carte 4-2 du présent schéma d'aménagement, afin de vérifier le respect de la densité résidentielle brute minimale exigée pour chacune ;
- Individuellement pour les tronçons de corridors de transport en commun métropolitain structurant identifiés à la carte 4-2 à partir du moment où l'équipement de transport en commun concerné sera opérationnel sur ceux-ci, afin de vérifier le respect d'une densité résidentielle brute minimale de 40 log/ha ;
- Collectivement pour l'ensemble du reste du territoire situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, en incluant les tronçons de corridors de transport en commun métropolitain structurant encore projetés, afin de vérifier le respect d'une densité résidentielle brute minimale de 30 log/ha.

Le suivi du respect des seuils minimaux de densité résidentielle sera effectué annuellement. Il pourra être effectué par le biais de statistiques issues des permis de construction délivrés ou toute autre méthode permettant de calculer le nombre d'unités résidentielles réalisées dans chaque secteur en vertu du découpage décrit ci-haut. À cette fin, Laval procédera également à la transmission aux autorités compétentes des données nécessaires au monitorage.

4.3 HAUTEUR DES BÂTIMENTS

4.3.1 HAUTEUR MAXIMALE AUTORISÉE EN NOMBRE D'ÉTAGES

La planification de l'emplacement et de l'architecture des bâtiments de grande hauteur génère d'importants bénéfices. Administrativement, elle facilite la planification et la gestion des infrastructures, des services municipaux et des réseaux de transports collectifs et actifs. Esthétiquement, elle améliore la cohérence du tissu urbain en offrant une identité paysagère propre aux différentes composantes de la ville. Économiquement, elle permet de maximiser les retombées de l'effet de levier, c'est-à-dire l'impact positif qu'un grand bâtiment peut avoir sur la redynamisation d'un quartier.

L'approche retenue en matière de hauteur de bâtiments traduit les intentions du parti d'aménagement en privilégiant une transition progressive des hauteurs, en harmonie avec le cadre bâti existant, tout en reconnaissant l'existence de secteurs comportant déjà des bâtiments de grande hauteur. L'objectif est de concentrer les bâtiments de grande hauteur au centre de l'île et, dans une moindre mesure, en bordure des artères structurantes et de certaines aires TOD, ainsi qu'en bordure de certains tronçons autoroutiers. Cette approche permet de lier autant que possible la croissance urbaine avec les transports collectifs tout en respectant l'unité des formes bâties des secteurs moins denses tels que les quartiers de maisons unifamiliales.

Une partie de la méthodologie d'élaboration des limites maximales de hauteur des bâtiments de la carte 4-4 reprend la logique du découpage des densités résidentielles minimales de la carte 4-2, en vertu du fait que les arguments en faveur d'une forte densité militent également en faveur d'une plus grande hauteur de bâtiments dans certains cas.

Il faut cependant noter que le lien entre la densité résidentielle d'un secteur et la hauteur des bâtiments s'y trouvant n'est pas directement proportionnel : il dépend de plusieurs facteurs, tels que la configuration des bâtiments ou la superficie occupée par le stationnement ou les espaces verts. Des quartiers de forte densité peuvent autant présenter un cadre bâti de grande hauteur, comme au pourtour de la station de métro Montmorency, que des bâtiments de quelques étages seulement, comme certains secteurs de Chomedey et de Laval-des-Rapides.

De plus, la fonction résidentielle n'est pas la seule à être susceptible d'entraîner l'émergence de bâtiments de grande hauteur, comme le démontrent les abords du boulevard Le Carrefour. Tout comme pour l'habitation, l'intensité des activités commerciales, institutionnelles ou industrielles ne présente qu'un lien indirect avec la hauteur des bâtiments à l'intérieur desquels elles se pratiquent.

La carte 4-4 présente la répartition des hauteurs maximales permises pour l'ensemble du territoire, qui ont été déterminées selon les principes suivants :

- **Six (6) étages :** applicable à la majorité des secteurs de densité résidentielle minimale de 30 et 40 log/ha à l'exception de la périphérie du centre-ville, cette limite de hauteur permet de réaliser une large gamme de typologies respectant aisément les densités résidentielles minimales prescrites, tout en maintenant un cadre bâti dont le gabarit est compatible avec plusieurs milieux de vie existants ;
- **Huit (8) étages :** applicable à certains secteurs de densité résidentielle minimale de 60 log/ha et à la majorité des secteurs de densité résidentielle minimale de 50 log/ha à l'exception du centre-ville ouest, cette limite de hauteur permet de faciliter l'encadrement des principaux axes de transport, en particulier les corridors de transport en commun métropolitain ou municipal structurants ainsi que certains tronçons autoroutiers destinés à des vocations industrielles ou de bureau, et de favoriser le développement, la viabilité commerciale et l'identification visuelle des pôles de quartiers. Elle permet également d'établir une gradation progressive entre le centre-ville et sa périphérie, afin de favoriser une transition douce entre les types de milieux bâtis ;

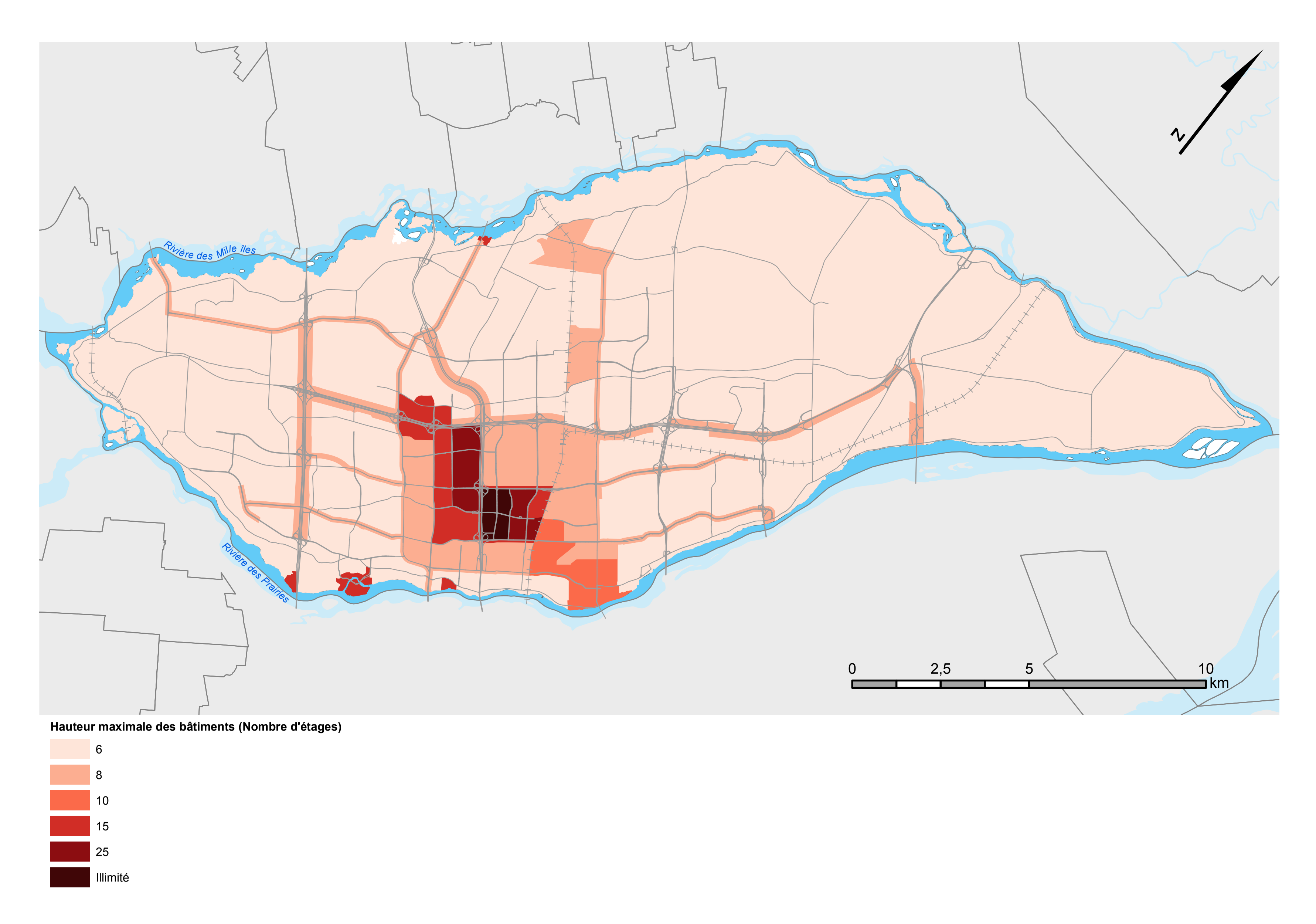
- **Dix (10) étages :** applicable à une partie des secteurs de densité résidentielle minimale de 60 log/ha correspondant aux abords immédiats des stations de métro Cartier et De la Concorde, cette limite de hauteur permet de favoriser la réalisation de quartiers complets, axés autant sur les transports actifs que collectifs et dont le cadre bâti est orienté en compacité plutôt qu'en hauteur ;
- **Quinze (15) étages :** applicable à une partie du centre-ville ouest dans un esprit de gradation entre les limites de huit et de 25 étages se déployant au pourtour, cette limite favorise la création d'interfaces équilibrées pour les artères qui la circonscrivent, soit les boulevards Daniel-Johnson et Chomedey, afin de créer à terme des environnements urbains de différentes identités. Cette limite s'applique également à certains secteurs où se trouvent des regroupements de hauts bâtiments existants ou à venir afin de reconnaître l'existence des ensembles bâtis et des paysages urbains qu'ils composent et permettre la réalisation de projets dont la planification est très avancée ou qui s'inscriront, par insertion intercalaire, en concordance avec les hauteurs existantes ;
- **Vingt-cinq (25) étages et illimitée :** applicables à la majorité du secteur de densité résidentielle minimale de 80 log/ha correspondant au centre-ville est ainsi qu'à une partie du centre-ville ouest, cette limite est en concordance avec la portée métropolitaine de ces espaces. Ce rayonnement culmine à l'intérieur du quadrilatère formé par l'autoroute 15 et les boulevards de la Concorde, de l'Avenir et Saint-Martin, à l'intérieur duquel se trouve la station de métro Montmorency et où aucune limite de hauteur n'est fixée.

Les hauteurs prescrites à la carte 4-4 constituent des maximums. Les règlements d'urbanisme pourront ainsi prévoir des hauteurs maximales inférieures à ces limites, mais ne devront en aucun cas les dépasser, sauf dans l'application de l'exception décrite à la section 4.3.2. Les hauteurs maximales autorisées dans les règlements d'urbanisme devront par ailleurs être modulées afin d'assurer le respect du cadre bâti existant, de limiter les impacts négatifs sur les bâtiments de plus faible hauteur et de s'arrimer, le cas échéant, avec les intentions exprimées dans la planification détaillée établie pour un secteur donné.

Bien que la hauteur constitue un facteur important pour l'intégration d'un nouveau bâtiment dans un quartier existant, d'autres facteurs jouent des rôles tout aussi cruciaux. On retrouve parmi ceux-ci la qualité et diversité dans l'architecture et l'aménagement du terrain, le respect de l'échelle humaine dans les interfaces avec les espaces publics et partagés, l'implantation du bâtiment ou encore le traitement du rez-de-chaussée e ka nature des activités qui y sont pratiquées. En ce sens, la réglementation d'urbanisme devra prendre en compte ces facteurs, en particulier pour les bâtiments de grande hauteur, dans les objectifs et critères des outils discrétionnaires, tels que les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou dans tout autre outil règlementaire approprié dont la Ville choisira de se doter.

De plus, en raison de l'importance de préserver les vues vers la rivière des Prairies, la rivière des Mille Îles et le lac des Deux Montagnes, et à certains endroits vers le mont Royal, ainsi que les accès aux berges, la réglementation d'urbanisme devra assujettir tout projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment de 4 étages ou plus situé sur un terrain avoisinant la rive de ces plans d'eau à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ce PIIA devra prévoir à cette fin des critères relatifs à l'aménagement du terrain ainsi qu'à l'architecture, au gabarit et à l'implantation des bâtiments.

Carte 4-4 : Hauteurs maximales des bâtiments



4.3.2 EXCEPTIONS AUX HAUTEURS MAXIMALES DES BÂTIMENTS

Pour des bâtiments existants dont la hauteur dépasse la hauteur maximale prescrite à la carte 4-4 pour le secteur dans lequel ils se trouvent, les règlements d'urbanisme pourront prévoir une hauteur maximale supérieure à celle identifiée sur ce plan, afin que ces immeubles soient autorisés de plein droit au regard des normes d'urbanisme qui leur seront applicables. Cette mesure ne devra toutefois pas avoir pour effet de permettre la construction d'un nouveau bâtiment d'une hauteur dépassant la limite prescrite à la carte 4-4, ni de permettre l'augmentation de la hauteur d'un bâtiment existant.

Cette exception pourra également être appliquée aux bâtiments ayant fait l'objet, avant l'entrée en vigueur des règlements d'urbanisme de concordance au présent schéma d'aménagement, de la délivrance de toutes les autorisations municipales nécessaires à leur réalisation. Dans le cas d'un projet intégré, les règlements d'urbanisme pourront aussi reconnaître de plein droit la hauteur d'un bâtiment si celui-ci est conforme à un projet intégré ayant été approuvé par résolution du Comité exécutif de la Ville de Laval avant le 10 juillet 2020 (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*).

Si de telles exceptions sont prévues à la réglementation d'urbanisme, la Ville de Laval devra, lors de l'adoption de cette réglementation, faire connaître les critères selon lesquels ces bâtiments pourraient être autorisés de plein droit.

4.3.3 RÈGLES D'INTERPRÉTATION DES HAUTEURS MAXIMALES DES BÂTIMENTS

Les hauteurs maximales prescrites à la carte 4-4 s'appliquent à tout type de bâtiment, quel qu'en soit l'usage projeté. Bien que ces seuils soient exprimés en nombre d'étages, la réglementation d'urbanisme pourra les convertir en mètres, ou les exprimer à la fois en mètres et en nombre d'étages. Cette conversion ne pourra cependant avoir pour effet de permettre la réalisation d'un bâtiment comportant davantage d'étages que le maximum applicable en fonction de la carte 4-4.

La délimitation des secteurs de hauteurs maximales autorisées correspond généralement aux limites cadastrales, aux voies publiques et aux voies ferrées. Lorsque la délimitation ne correspond pas à l'un ou l'autre de ces trois éléments, elle correspond à un espace tampon applicable sur une profondeur de 60 mètres mesurée perpendiculairement à la voie de circulation à partir de la limite de l'emprise de cette voie de circulation.

La réglementation d'urbanisme pourra ajuster la délimitation géographique d'un secteur associé à une hauteur maximale donnée selon les caractéristiques du milieu. Cet ajustement des limites ne pourra cependant s'éloigner de plus de 30 mètres des limites précisées à la carte 4-4.



STRATÉGIES DE GESTION DU TERRITOIRE

5. STRATÉGIES DE GESTION DU TERRITOIRE

La Ville de Laval a élaboré diverses stratégies de gestion du territoire qui découlent des grandes orientations de l'aménagement du territoire. Ces stratégies s'inscrivent dans la démarche globale de l'administration lavalloise visant à assurer une gestion écoresponsable de son territoire. Elles pourront se traduire dans les outils de planification ou de réglementation de la Ville ou être considérées et intégrées aux divers projets soumis à la Ville de Laval aux fins d'évaluation et d'approbation municipale. Certaines de ces stratégies sont reportées au document complémentaire.

Les stratégies de gestion du territoire s'incarnent à travers huit (8) thématiques principales :

1. La gestion de l'urbanisation établissant d'abord :
   - Les potentiels d'accueil du territoire municipal à l'horizon 2031 pour des fins résidentielles, commerciales et industrielles ;
   - Les conditions de modification du périmètre métropolitain ;
   - La priorisation du développement des terrains à construite et à transformer, incluant la définition de critères relatifs à l'examen d'une demande de services municipaux.
2. Les secteurs de planification particulière qui pourront prendre plusieurs formes et faire l'objet de règles diverses :
   - Les secteurs de planification particulière proprement dits qui pourront donner lieu, selon le cas, à l'adoption ou à la révision de programmes particuliers d'urbanisme (PPU), à des modifications réglementaires ou à diverses mesures de soutien ;
   - La définition de balises d'aménagement générales ;
   - La définition de balises d'aménagement spécifiques au centre-ville ;
   - La définition de balises d'aménagement spécifiques à chacune des aires TOD.
3. La protection et la mise en valeur des milieux naturels dans les zones d'aménagement écologiques particulières (ZAEP) situées à l'extérieur de la zone agricole permanente, où sont notamment définis :
   - Les secteurs des zones d'aménagement écologiques particulières ;
   - Les outils réglementaires à caractère qualitatif leur étant applicables ;
   - Les balises d'aménagement adaptées.
4. La gestion du territoire agricole, qui au-delà des dispositions du document complémentaire vient fixer les modalités suivant lesquelles :
   - La gestion des usages non agricoles en zone agricole sera effectuée ;
   - La cohabitation entre les usages agricoles et les usages non agricoles pourra s'opérer.
5. La gestion des paysages et des lieux d'intérêt, qui devra encadrer l'aménagement du territoire, l'implantation et la conception des nouvelles infrastructures majeures, la réalisation des projets de revitalisation et autres projets pouvant avoir un impact sur le paysage par l'application de balises paysagères d'aménagement.
6. La gestion de l'implantation des équipements et infrastructures de transport d'énergie, de télécommunications et ferroviaires établissant une procédure d'évaluation à partir de données à fournir et de critères suivant lesquels les projets seront analysés.
7. La gestion de l'implantation des équipements publics, de santé et d'éducation, qui sont souvent structurants, devra être analysée à partir de critères qui permettront d'en assurer une localisation optimale.

8. L’identification et la délimitation des territoires incompatibles à l’activité minière au sens de l’article 304.1.1 de la Loi sur les mines (RLRQ, c. M-13.1), comme moyen de protéger les activités dont la viabilité serait compromise par les impacts engendrés par l’activité minière en fonction des utilisations du territoire.

L’ensemble de ces nouvelles mesures vise la bonification des outils dont dispose la Ville de Laval pour assurer une meilleure gestion de l’aménagement de son territoire. En ce sens, la Ville sollicite la collaboration des divers acteurs et partenaires quant à la prise en compte et à l’intégration des stratégies de gestion du territoire exprimées dans le présent chapitre lors de l’élaboration et la réalisation de projets sur son territoire.

5.1. GESTION DE L'URBANISATION

Les chapitres 2 et 3 ont présenté les enjeux et précisé, entre autres, les orientations et objectifs reliés à la gestion de l'urbanisation. La réalisation des actions qui découlent de ceux-ci aura des impacts importants sur l'évolution de la forme urbaine de la ville au cours des prochaines décennies. En effet, la Ville devra maintenant arrimer le développement et le redéveloppement urbains aux infrastructures de transport collectif et actif structurantes afin de faire de celles-ci l'armature principale du tissu urbain et se doter, notamment, des leviers nécessaires à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques. Elle devra aussi développer le territoire en favorisant une urbanisation durable qui limite les impacts sociaux et environnementaux négatifs, respecte le périmètre d'urbanisation de la ville (compris à l'intérieur du périmètre métropolitain) et optimise l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements existants. Ces éléments sont à la base des stratégies proposées ci-après.

L'urbanisation du territoire n'est plus un phénomène qui se déploie uniquement dans la périphérie de l'île Jésus : le centre-ville et certains quartiers existants sont également appelés à se transformer graduellement. Le virage de Laval vers le redéveloppement et la consolidation du milieu bâti est fondamental, puisqu'il permettra à la Ville de répondre aux prévisions démographiques ainsi qu'à la demande en espaces commerciaux et industriels à l'horizon 2031 et au-delà. Toutefois, certains terrains structurants à construire (identifiés à la section 2.4.4.1) et à transformer (identifiés à la section 2.4.4.2) situés dans le périmètre d'urbanisation présentent des contraintes qui pourraient retarder ou complexifier la réalisation des projets urbains, ce qui aura un impact sur la priorisation du développement sur le territoire.

Les prochaines sections détaillent le potentiel d'accueil des fonctions résidentielles, commerciales et industrielles à l'horizon 2031, ainsi que les stratégies reliées au périmètre d'urbanisation et à la priorisation du développement. Celles-ci permettront d'encadrer l'urbanisation de manière à optimiser les investissements publics par le biais notamment d'un processus d'évaluation des demandes de services municipaux.

5.1.1. POTENTIEL D'ACCUEIL À L'HORIZON 2031

Cette section présente le potentiel d'accueil pour les fonctions résidentielle, commerciale et industrielle sur le territoire lavallois à l'horizon 2031. La Ville souhaite orienter le développement urbain en tenant compte de la disponibilité et de la capacité d'accueil des services, des équipements et des infrastructures publics afin de répondre aux besoins estimés pour cette période.

Les terrains structurants à construire et à transformer, identifiés à la carte 2-47, forment le potentiel théorique d'urbanisation du territoire. Le tableau 5-1 classe ces terrains selon leur vocation future à des fins résidentielles, commerciales et industrielles en fonction des grandes affectations du territoire illustrées à la carte 4-1.

Comme mentionné à la section 2.4.4, la séparation des vocations établie dans cette section a pour but de simplifier la présentation des calculs de potentiel ; la mixité des fonctions urbaines complémentaires demeure une intention fondamentale du schéma d'aménagement, en particulier dans le centre-ville, les aires TOD, les pôles de quartier et aux abords des artères structurantes, où la mixité verticale (c'est-à-dire la présence de plusieurs activités différentes à l'intérieur d'un même bâtiment) sera privilégiée. Dans cet esprit, les proportions attribuées aux vocations résidentielles, commerciales et industrielles des superficies des terrains structurants à construire et à transformer ont été réparties en tenant compte des grandes affectations du territoire selon les fonctions dominantes et complémentaires qui y sont autorisées.

Tableau 5-1 : Superficie du potentiel d'urbanisation du territoire selon la vocation future des terrains à construire et à transformer

VOCATION FUTURE DU TERRAIN	TERRAINS STRUCTURANTS À CONSTRUIRE (ha)	TERRAINS STRUCTURANTS À TRANSFORMER (ha)	TOTAL (ha)
Résidentielle	856	863	1 719
Commerciale	287	204	491
Industrielle	427	266	693
Total	1 570	1 333	2 903

Source : Ville de Laval, Service de l'évaluation et Service de l'urbanisme, 2017.

Les données du tableau 5-1 sont issues de l'exercice d'identification des terrains structurants exposé au chapitre 2. Ces données identifient un potentiel théorique global de 2 903 hectares pour le développement et redéveloppement de l'ensemble du territoire.

Les prochaines sections s'attardent ainsi au potentiel d'accueil pour les vocations résidentielle, commerciale et industrielle selon un scénario de développement dans lequel 100 % des terrains à construire sont disponibles au développement et 25 % des terrains à transformer sont redéveloppés d'ici 2031. Ce scénario permet d'atteindre, et même de dépasser, la demande anticipée pour ces trois vocations à l'horizon 2031.

Soulignons que ces hypothèses de travail demeurent théoriques, puisque le développement et le redéveloppement sont tributaires d'une importante quantité de facteurs affectant autant la rapidité avec laquelle ils se réalisent que la localisation où ils tendent à se manifester sur le territoire. Ces facteurs comprennent notamment la disponibilité et la capacité des infrastructures, la présence de milieux naturels d'intérêt et de contraintes anthropiques, le morcellement des terrains. Néanmoins, diverses stratégies visant à lever ces contraintes au développement et au redéveloppement sont présentées au chapitre 3.

5.1.1.1. POTENTIEL D'ACCUEIL RÉSIDENTIEL

L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) estime, dans son scénario de référence[1], l'arrivée sur le territoire lavallois de 31 393 nouveaux ménages entre 2017 et 2031 inclusivement, soit une moyenne de 2 093 ménages supplémentaires par année. Cette croissance prévue dans l'horizon d'application du schéma d'aménagement doit donc pouvoir être accueillie sur le territoire.

La capacité d'accueil de la croissance résidentielle de la ville a été évaluée en multipliant la superficie des terrains structurants à construire et à transformer par les seuils de densité résidentielle brute minimale auxquels ils sont assujettis en fonction de la carte 4-2, tout en tenant compte des exceptions applicables à celle-ci et qui sont détaillées à la section 4.2.2.

[1] INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Nombre de ménages privés des régions administratives et régions métropolitaines (RMR) selon le scénario, 2011-2036*. Disponible en ligne : http ://www.stat.gouv.qc.ca/docs-hmi/statistiques/population-demographie/perspectives/menages/men_regions_sc_14.htm, site consulté le 21 octobre 2016.

Tableau 5-2 : Potentiel d'accueil résidentiel

TERRAINS À CONSTRUIRE (100 %) (ha)	TERRAINS À TRANSFORMER (25 %) (ha)	CAPACITÉ D'ACCUEIL THÉORIQUE (log)	DEMANDE PRÉVUE À L'HORIZON 2031 (log)	CAPACITÉ EXCÉDENTAIRE (log)	CAPACITÉ EXCÉDENTAIRE (ha)
856	216	38 790	31 393	+ 7 397	+ 204

Source : Ville de Laval, Service de l'urbanisme, 2017.

Le tableau 5-2 démontre que le scénario de développement (100 % des terrains à construire et 25 % des terrains à transformer), permettrait d'accueillir 38 790 logements supplémentaires sur le territoire lavallois, soit 7 397 logements de plus que la demande projetée par l'ISQ à l'horizon 2031. La capacité d'accueil des terrains à construire ne représentant qu'un peu moins de 30 000 logements sur ce total, Laval devra miser sur le redéveloppement du territoire urbanisé afin de répondre à la demande anticipée. Puisque les terrains structurants à transformer sont majoritairement situés dans les secteurs TOD, le redéveloppement de ceux-ci permettra également de maximiser l'efficience des réseaux de transports collectifs, de soutenir la vitalité commerciale et l'animation publique de ces lieux et de participer à l'atteinte de l'objectif métropolitain d'orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031[2].

5.1.1.2. POTENTIEL D'ACCUEIL COMMERCIAL ET DE BUREAU

Le tableau 5-1 indique la superficie des terrains structurants à construire et à transformer disponibles pour le développement et le redéveloppement à dominance commerciale selon les grandes affectations du territoire proposées, pour un total de 491 hectares.

En référence à l'horizon 2031, des analyses ont été réalisées afin d'évaluer la demande anticipée pour les activités commerciales (incluant les espaces de bureaux) sur le territoire lavallois. Si la demande pour les activités commerciales est directement tributaire de la croissance démographique, la demande relative aux espaces de bureaux est corrélée aux cycles économiques, ce qui nécessite l'utilisation de méthodologies distinctes pour l'analyse de ces deux types de demande.

En 2015, le Groupe Altus a réalisé, pour le compte de la Ville de Laval, une étude qui a permis d'estimer l'ampleur des nouvelles superficies commerciales nécessaires d'ici 2031[3]. La demande commerciale, basée sur la valeur des achats, a été évaluée en multipliant les projections démographiques à l'horizon 2031 par les ratios de dépenses per capita en 2015. Ces résultats ont été mis en relation avec les superficies de commerces présentement en activité sur le territoire lavallois pour chaque catégorie de biens et services (données provenant du rôle foncier). La comparaison de ces deux données a permis d'estimer la capacité des commerces actuels à répondre à la demande d'ici 2031. Cette analyse permet de constater que la croissance démographique prévue aura pour incidence d'augmenter la demande et générer un potentiel de croissance commerciale d'ici 2031, et ce pour toutes les catégories de biens et services. Les prévisions en nouvelles superficies commerciales sont estimées à 253 000 mètres carrés (25,3 hectares), tel que présenté au tableau 5-3, soit l'équivalent de deux développements commerciaux comparables à celui du Carrefour Laval.

---

[2] La concrétisation du scénario évoqué permettrait à Laval d'accueillir approximativement 38 % de sa croissance en logements à l'intérieur des secteurs TOD (aires TOD et corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés).

[3] GROUPE ALTUS POUR LA VILLE DE LAVAL, *Analyse de la fonction commerciale de la Ville de Laval*, juin 2015, 64 p.

Tableau 5-3 : Demande anticipée de nouvelles superficies commerciales à l'horizon 2031, Laval

CATÉGORIE DE BIENS ET SERVICES	BIENS DURABLES ET SEMI-DURABLES	BIENS COURANTS	RESTAURANTS	SERVICES DE COIFFURE ET ESTHÉTIQUE	TOTAL
Superficie (ha)	18,7	5,1	0,3	1,2	25,3

Source : Groupe Altus pour la Ville de Laval, Analyse de la fonction commerciale de la ville de Laval, juin 2015, p. 51.

Toutefois, ces prévisions doivent être nuancées puisque cette demande anticipée ne prend pas en considération certaines transformations sociodémographiques, tel que le vieillissement de la population qui se caractérise par un changement des habitudes de consommation et une diminution du pouvoir d'achat. De plus, cette analyse n'intègre pas la notion des fuites commerciales (consommation à l'extérieur du territoire lavallois) dans un contexte de grande mobilité des personnes. Finalement, l'émergence de nouveaux comportements chez les consommateurs, comme les achats en ligne et l'engouement pour les produits fabriqués localement, auraient à leur tour un impact sur le calcul de ces prévisions. Néanmoins, cette estimation théorique offre une référence valable dans un contexte de planification régionale.

Alors que la demande anticipée est exprimée par la superficie locative du bâtiment, le potentiel d'urbanisation des terrains à construire et à transformer recense la superficie totale d'un terrain. Afin d'assurer une adéquation entre ces deux données, l'application d'un coefficient emprise au sol de 40 % a été appliqué à la superficie locative commerciale projetée d'ici 2031. Ainsi, la demande anticipée de nouvelles superficies commerciales de 25,3 hectares correspond à une superficie à construire de 64 hectares.

Pour ce qui est des immeubles à bureaux, la Ville assiste à une reprise de la construction depuis le début des années 2010. Toutefois, compte tenu de la variation des cycles économiques passés, de la croissance constante du taux de vacance et du taux de disponibilité dans ces espaces, il est probable que la ville ait atteint un plateau à ce chapitre. Par conséquent, la construction de nouveaux immeubles de bureaux sera vraisemblablement ralentie au cours des prochaines années. Sur la base de ces observations, la demande en nouvelles superficies locatives d'espaces de bureaux à l'horizon 2031, estimée par le Service de l'évaluation de la Ville de Laval en 2015, serait d'environ 57 000 mètres carrés, soit 5,7 hectares. À leur tour, ces estimations doivent être nuancées : elles ne tiennent pas compte des effets du vieillissement et des mouvements de la population, des changements technologiques et des effets des nouvelles tendances dans les habitudes de travail, dont la densification des espaces. À l'instar des activités commerciales, la demande anticipée pour les espaces de bureaux est exprimée en superficie locative. Une superficie à construire d'environ trois (3) hectares serait nécessaire pour répondre à la demande anticipée pour le bureau d'ici 2031[4].

La demande en terrain à construire pour les catégories biens et services (64 hectares) et bureaux (3 hectares) totalise ainsi une superficie de 67 hectares.

Malgré le fait que le redéveloppement des terrains identifiés à la carte 2-47 puisse être retardé pour diverses raisons (état du marché, coûts plus élevés associés au redéveloppement qu'à la construction sur un terrain vacant), la Ville entrevoit un potentiel de renouvellement du stock commercial sur les grandes artères structurantes, au centre-ville et à proximité des pôles de quartier. Il s'agit d'une occasion de revoir l'offre commerciale et de favoriser le redéveloppement des milieux de vie en misant sur une plus grande mixité des usages[5].

---

[4] Pour assurer le transfert de cette donnée en superficie à construire, l'utilisation d'un projet type d'immeuble de bureaux de six étages totalisant environ 11 000 mètres carrés de superficie locative, incluant les espaces secondaires, a été utilisée comme référence. En privilégiant un coefficient d'emprise au sol de 40 %, l'estimation de la superficie à construire nécessaire pour répondre à la demande anticipée pour les espaces de bureaux d'ici 2031 serait d'environ 3 hectares, selon ce scénario de construction.

[5] Il est à noter qu'une tendance visant l'intensification de l'occupation du sol des terrains occupés par des centres commerciaux de grande surface par l'implantation de nouveaux commerces, d'immeubles à bureaux ou de tout autre usage, à même les espaces dédiés au stationnement, se confirme de plus en plus dans le contexte nord-américain. Dans cette perspective, une intensification de l'occupation du sol de l'ordre de 10 % de la

L’analyse du tableau 5-4 permet de conclure que la ville serait amplement en mesure d’accueillir la demande anticipée en commerces et en espaces de bureaux d’ici 2031, voire d’excéder significativement les besoins projetés au-delà de l’horizon 2031.

Tableau 5-4 : Potentiel d’accueil commercial

TERRAINS À CONSTRUIRE (100 %) (ha) *	TERRAINS À TRANSFORMER (25 %) (ha) *	TOTAL (ha)	DEMANDE HORIZON 2031 (ha)	CAPACITÉ EXCÉDENTAIRE (ha)
287	51	338	67	+ 271

Source : Ville de Laval, Service de l’urbanisme, 2017.

5.1.1.3. POTENTIEL D’ACCUEIL INDUSTRIEL

Le tableau 5-1 présente les superficies de terrains à construire et à transformer disponibles au développement et au redéveloppement à vocation industrielle selon les grandes affectations du territoire proposées, qui totalisent 693 hectares.

L’évaluation de la demande industrielle repose sur trois éléments fondamentaux, soit la chaîne de valeur[6] des entreprises, la mobilité de la main-d’œuvre et la transversalité des fonctions, qui se caractérise par une augmentation des espaces de bureaux à l’intérieur même de la fonction industrielle. Compte tenu de la complexité de ce secteur d’activité, une étude approfondie sur la structure industrielle lavalloise serait nécessaire pour dégager un portrait précis de la demande d’ici 2031.

Il est à noter que la Ville compte depuis peu sur l’expertise d’un nouveau Service de développement économique qui a vu le jour en 2015 suite à l’intégration de l’organisme Laval Technopôle à la structure municipale. Par conséquent, le volet de la planification du développement économique à Laval connait maintenant un nouvel essor, mais la disponibilité des données à ce chapitre demeure encore limitée. Par conséquent, une estimation théorique basée sur une moyenne annuelle historique sera privilégiée dans le cadre de cet exercice de planification régionale. Bien que limitée, cette approche demeure pertinente et valable dans le présent contexte.

La superficie de construction de terrains industriels, entre les années 1992 et 2014 inclusivement, a été retenue pour calculer le niveau d’absorption industrielle historique. Ce sont plus de 516 hectares de terrains industriels qui ont été développés durant cette période, tel que présenté au tableau 5-5. Ainsi, la demande moyenne annuelle en superficies industrielles à Laval depuis 1992 a été d’environ de 22,5 hectares. Une projection de cette tendance entre 2016 et 2031 (inclusivement) permet d’évaluer les besoins sur cet horizon à environ 360 hectares.

---

superficie totale des terrains occupés par les complexes commerciaux suivants, soit le Carrefour Laval, le centre SmartCentres Laval-Ouest et le mégacentre Val-des-Brises, représenterait un potentiel de redéveloppement d’environ 13 hectares. Bien que ces données n’aient pas été comptabilisées dans le potentiel des terrains à transformer, ceci représente néanmoins une opportunité intéressante de consolidation du tissu urbain.

[6] La chaîne de valeur est l'ensemble des étapes déterminant la capacité d'un domaine d'activité stratégique, d'une entreprise ou d'une organisation à obtenir un avantage concurrentiel

Tableau 5-5 : Superficies de terrains industriels développés, Laval, 1992-2014

ANNÉE	SUPERFICIE (ha)
1992	11,9
1993	22,2
1994	1,4
1995	6,0
1996	2,3
1997	6,3
1998	39,8
1999	33,1
2000	55,5
2001	40,9
2002	21,2
2003	23,0
2004	54,3
2005	35,3
2006	24,6
2007	23,4
2008	18,0
2009	10,4
2010	19,5
2011	27,9
2012	9,5
2013	9,7
2014	19,9
Total	**516,1**

Source : Laval Technopole, 2014. *Rapport sur l'économie de Laval* 2014, p 39.

Selon le scénario présenté au tableau 5-6, la ville serait en mesure d'accueillir la demande anticipée pour les activités industrielles sur son territoire d'ici 2031. Il est à noter qu'elle disposerait également d'une capacité excédentaire de terrains propices au développement équivalent à 134 hectares au-delà de l'horizon 2031.

Tableau 5-6 : Potentiel d'accueil industriel

TERRAINS À CONSTRUIRE (100%) (ha) *	TERRAINS À TRANSFORMER (25%) (ha) *	TOTAL (ha)	DEMANDE HORIZON 2031 (ha)	CAPACITÉ EXCÉDENTAIRE (ha)
427	67	494	360	+ 134

Source : Ville de Laval, Service de l'urbanisme, 2017.

Précisons que les grands terrains industriels desservis et sans contrainte de développement sont rares. De plus, le morcellement des terrains dans certains secteurs industriels peut être un frein au développement à court terme. Cependant, la demande pour les bâtiments dont la superficie de plancher est moindre (environ 450 m²) gagne en popularité, tout comme les bâtiments divisibles, notamment pour l'aménagement de condos industriels (environ 1 850 m²). Toutefois, le marché lavallois dispose, dans une importante proportion, de bâtiments dont la superficie se situe plutôt entre 2 300 m² et 9 300 m², pour lesquels la demande est en décroissance de manière générale. La réglementation d'urbanisme devra donc être revue afin de permettre ce type de transformation et ainsi mieux répondre aux besoins du marché. Il est à noter qu'une caractérisation détaillée des espaces industriels lavallois est prévue au chapitre 3 afin de mieux orienter l'action municipale pour l'amélioration, la densification et la revitalisation de ces secteurs économiques.

5.1.2. MODIFICATION DU PÉRIMÈTRE MÉTROPOLITAIN

Pour répondre à l'évolution des besoins résidentiels, commerciaux et industriels, la Ville intègre au présent schéma d'aménagement un processus de demande de modification du périmètre métropolitain. Ainsi, si un projet de développement résidentiel, institutionnel, industriel, commercial ou de bureau ne trouve pas d'espace au sein du périmètre métropolitain, une demande de modification au périmètre métropolitain pourra être déposée auprès de la CMM, selon les dispositions du critère 1.6.2 du PMAD[7]. Ceux-ci stipulent entre autres qu'une demande de modification du périmètre métropolitain ne peut être déposée que si les plans et les règlements d'urbanisme de la Ville de Laval sont conformes au PMAD et qu'un plan de développement de la zone agricole (PDZA) a été adopté.

5.1.3. PRIORISATION DU DÉVELOPPEMENT

Dans un contexte de raréfaction des ressources, la consolidation du tissu urbain existant est un enjeu primordial. Il s'avère donc essentiel d'orienter l'urbanisation du territoire à partir de critères de performance qui répondent aux préceptes du développement durable et ce, afin de soutenir de manière cohérente la prise de décisions municipales en la matière.

Afin de mieux cibler les obstacles au développement qui auront une influence sur la priorisation de l'urbanisation, les différentes contraintes qui affectent les terrains structurants à construire et à transformer ont été analysées, soient les sources de contraintes naturelles (ex. présence de la zone inondable), techniques (ex. contamination du sol, desserte en services municipaux), de tenure (ex. terrains morcelés, nombreux propriétaires) et d'insertion (ex. présence d'une ligne majeure de transport du réseau électrique)[8]. Selon cette analyse, la majorité des terrains structurants à construire illustrés à la carte 2-47 sont affectés par des contraintes de gravité variable, qui pourraient dans certains cas avoir pour effet de retarder ou complexifier leur urbanisation future. Néanmoins, diverses stratégies visant à lever ces contraintes au développement et au redéveloppement sont présentées au chapitre 3. Précisons que l'absence ou l'insuffisance de la desserte des services municipaux demeure la contrainte technique la plus importante par le nombre de terrains qu'elle affecte. Plus spécifiquement, plusieurs terrains à transformer se situent dans des secteurs où des mesures compensatoires sont requises pour réduire les surverses et où la capacité du réseau d'égout existant est limitée. La densification du territoire, la conception originale des infrastructures (systèmes séparé et combiné) et les modalités législatives concernant les rejets à l'égout (surverses) ont modifiés substantiellement la capacité d'accueil des

---

[7] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 2012, p. 124-125.

[8] Analyse par matricule inspirée des travaux de Plania, *Rapport relatif au portrait des espaces industriels vacants sur le territoire du grand Montréal*, 2011.

nouveaux projets. Par conséquent, la transformation de ces terrains représente des défis et des investissements importants pour la Ville et l'aide des paliers de gouvernement supérieurs sera nécessaire.

À ce chapitre, la Ville de Laval réalise actuellement des travaux afin que la capacité des réseaux sanitaires réponde aux exigences gouvernementales[9]. Ces travaux auront des effets positifs sur l'aménagement du territoire, dans le redéveloppement des quartiers existants et la mise en place de projets structurants. La Ville a également entamé un processus de révision de la totalité des plans directeurs des réseaux d'aqueduc et d'égout sur l'ensemble de son territoire pour réaliser des modélisations hydrauliques, et ces études seront complétées en 2018. Ces analyses permettront de mieux connaître l'état des infrastructures existantes ainsi que l'impact de l'intensification de l'utilisation du sol sur celles-ci. Il est possible que le potentiel d'urbanisation des terrains à construire et à transformer comprenne des bassins sanitaires nécessitant des investissements massifs afin de rencontrer les exigences des autorités ; cette contrainte au développement est non négligeable, compte tenu des normes provinciales et fédérales en la matière. Par conséquent, l'espace réellement disponible pour le développement et le redéveloppement sera tributaire des décisions qui seront prises quant à la rentabilité des projets relatifs au prolongement du réseau et à l'amélioration des réseaux existants.

L'urbanisation des terrains à construire et à transformer soulève plusieurs enjeux, incluant notamment la nécessité de réaliser des quartiers complets, la prise en compte des besoins et réalités socioéconomiques des quartiers existants lors de leur redéveloppement, ainsi que l'adaptation et la lutte aux changements climatiques.

Les coûts des équipements et des infrastructures à prévoir sont à la charge non seulement de la Ville, mais aussi des organismes publics comme les commissions scolaires et la Société de transport de Laval ainsi que des partenaires privés comme les promoteurs immobiliers. Dans le but d'assurer un meilleur phasage du développement et d'optimiser les investissements publics, la Ville s'est dotée d'un processus afin d'accélérer et d'encadrer le traitement des demandes de services municipaux, d'évaluer les bénéfices et les efforts consentis pour chaque projet proposé et de faciliter leur réalisation. Cette évaluation pourra se faire selon, par exemple, les critères suivants :

CRITÈRES POUR L'EXAMEN D'UNE DEMANDE DE SERVICES MUNICIPAUX

- Conformité au schéma d'aménagement et de développement révisé et à la planification particulière et contribution à l'atteinte des objectifs du schéma d'aménagement ;
- Proximité d'un secteur urbanisé et desservi par l'aqueduc et l'égout ;
- Proximité des infrastructures de transport collectif structurantes ;
- Partage des coûts liés à l'amélioration de la capacité des réseaux d'aqueduc et d'égout ;
- Rentabilité financière du projet pour la Ville ;
- Qualité d'intégration du projet dans son milieu.

---

[9] MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU QUÉBEC, *Bilan annuel de performance des stations La Pinière, Fabreville et Sainte-Rose Auteuil, Territoires, Suivi des ouvrages municipaux d'assainissement des* eaux, 2013.

5.2. PLANIFICATION PARTICULIÈRE

5.2.1. SECTEURS DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE

Comme mentionné au chapitre 2, l'analyse du tissu urbain a permis de dégager des composantes stratégiques du territoire lavallois, qui présentent chacune différents enjeux d'aménagement et dynamiques socioéconomiques. Il s'agit des secteurs du centre-ville, des aires TOD (points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant), des pôles de quartier et des artères structurantes.

Une attention particulière doit être portée à ces secteurs stratégiques, qui offrent un réel potentiel de développement et de consolidation, en vue de les transformer en milieux de vie complets et complémentaires à l'échelle du territoire lavallois tout en respectant leur personnalité propre, leur histoire et leurs résidents. Identifiés à la carte 5-1, ces secteurs stratégiques devront faire l'objet d'une caractérisation et d'une planification particulière, adaptée à leurs situations et potentiels spécifiques.

Il est à noter que certains secteurs ont déjà fait l'objet d'une planification particulière, mais celle-ci sera toutefois à revoir afin de tenir compte des orientations et des objectifs énoncés au chapitre 3.

La planification particulière pour ces secteurs stratégiques pourra notamment prendre les formes suivantes :

- Révision de programmes particuliers d'urbanisme (PPU) en vigueur ;
- Adoption de nouveaux PPU pour certains secteurs ;
- Mise en place de plans de mise en œuvre ou d'un plan d'action pour les projets urbains structurants ;
- Modification de la réglementation d'urbanisme ;
- Implantation de programmes appropriés, notamment de programmes de revitalisation, d'acquisition d'immeubles, de soutien aux quartiers modèles, etc.;
- Développement de partenariats avec un ou plusieurs organismes municipaux et les gouvernements du Québec et du Canada pour la réalisation de projets ;
- Mise en place de mesures de soutien pour l'accès aux logements situés à proximité des points d'accès au réseau de transport en commun structurant;
- Mise sur pied d'une gouvernance spécifique à certains projets urbains structurants.

La planification particulière des secteurs ciblés identifiés à la carte 5-1 devra tenir compte de balises d'aménagement générales qui orienteront, selon la situation, le développement, la revitalisation ou la requalification de ceux-ci. La planification du centre-ville ainsi que celle des aires TOD devront également respecter des balises d'aménagement spécifiques qui ont été élaborées selon leurs caractéristiques particulières. Ces balises d'ordres général et spécifique sont énoncées dans les sections suivantes.

Il est à noter que dans le cadre des exercices de planification particulière à venir, la Ville de Laval entend miser sur la participation des citoyens et des divers intervenants concernés afin de bien identifier les enjeux et de répondre aux besoins et spécificités de chacun des secteurs.

QU'EST-CE QU'UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME ?

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est un document de planification élaboré par la municipalité afin de planifier de façon plus détaillée certains secteurs de son territoire. Un PPU peut comprendre :

- L'affectation détaillée du sol, c'est-à-dire l'utilisation future qu'entend permettre la municipalité à l'intérieur du secteur concerné et la densité de son occupation ;
- Le tracé projeté et le type des voies de circulation (liens piétonniers, plan de circulation, etc.) ;
- Les équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire (bibliothèque, places publiques, centre sportif, équipements administratifs, mobilier urbain, etc.) ;
- Les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées qui guideront l'élaboration des règlements d'urbanisme;
- La nomenclature, la séquence, la durée et les coûts approximatifs des travaux prévus ;
- Un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le PPU, le cas échéant ;
- Un programme de revitalisation d'immeubles visant la construction, la rénovation ou la transformation des bâtiments et l'aménagement des terrains dans un milieu bâti détérioré.

Carte 5-1 : Secteurs de planification particulière

Rivière des Mille Îles
Rivière des Prairies

0 2,5 5 10 km

N

Pôle de quartier
Centre-ville
Artère structurante
Artère structurante projetée

Aire TOD
A Gare Sainte-Dorothée
B Gare Île-Bigras
C Station Montmorency
D Station et gare De la Concorde
E Station Cartier
F Gare Vimont
G Gare Sainte-Rose

5.2.2. BALISES D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRALES

Les balises d'aménagement générales intègrent les orientations de la vision stratégique Urbaine de nature, les principes du développement durable ainsi que les critères d'aménagement des aires TOD issus du PMAD[10]. Les balises d'aménagement décrites ci-après s'appliquent à tous les secteurs faisant l'objet d'une planification particulière, mais pourront être modulées selon les particularités de chacun.

BALISES D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRALES ***(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).***	
DENSITÉ DES USAGES ADAPTÉE AU MILIEU	• Structurer le cadre bâti de manière à intensifier l'utilisation du sol par une gradation décroissante des densités à partir des points d'accès au réseau de transport en commun ou du cœur du quartier, tout en favorisant une compacité et une densité d'occupation qui respectent les particularités du milieu (patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements et services).
PROXIMITÉ, DIVERSITÉ ET MIXITÉ DES FONCTIONS	• Intégrer un ensemble de fonctions urbaines compatibles et complémentaires, tant sur le plan horizontal que vertical, afin de permettre l'émergence d'une ville des courtes distances et de quartiers dynamiques et complets en mettant l'accent sur les commerces et services de proximité tels que les commerces d'alimentation, les pharmacies, les cafés, les centres communautaires et les autres générateurs d'activités quotidiennes.
DYNAMISME ÉCONOMIQUE	• Créer des milieux qui permettront de maintenir et de stimuler une économie diversifiée, compétitive et d'avant-garde, où l'innovation et l'entrepreneuriat contribueront à la prospérité et à la durabilité de l'économie lavalloise et attireront de nouvelles entreprises.
DIVERSITÉ DES TYPES D'HABITATIONS ET INCLUSION SOCIALE	• Soutenir la mixité sociale par une offre diversifiée de logements (différents types, tailles, configurations, coûts et tenures) et par des mesures qui favorisent l'accès au logement pour une population aux besoins variés.
DESIGN URBAIN ET ECHELLE HUMAINE	• Maintenir et mettre en valeur les percées visuelles d'intérêt, intégrer la notion de design urbain à l'ensemble des exercices de planification et assurer le verdissement des milieux de vie, de sorte à créer des quartiers d'une grande qualité esthétique et paysagère et à favoriser la mise en valeur de l'identité du lieu ; • Favoriser une architecture diversifiée, une implantation compacte des bâtiments, des espaces publics de qualité et des interfaces dynamiques avec les rues, le tout dans le respect de l'échelle humaine.
AMÉNAGEMENT DURABLE	• Intégrer les principes du développement durable en privilégiant des interventions telles que la construction de bâtiments à haute performance énergétique, la réalisation d'aménagements paysagers adaptés au milieu et au climat, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et rétention des eaux pluviales et la lutte aux îlots de chaleur et à la pollution lumineuse.
ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF	• Mettre en valeur et aménager les points d'accès aux équipements de transport collectif et leurs abords, afin d'assurer leur visibilité et leur accessibilité pour tous les usagers. • Faciliter l'accès aux équipements de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs de même que la connectivité des points d'accès du REM au réseau cyclable, dont celui identifié au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain (réseau de rues, réseau cyclable et accessibilité).
PRIORITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS	• Créer des parcours piétonniers et cyclables continus, sécuritaires, efficaces et confortables afin d'augmenter la part modale des déplacements actifs.

[10] COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 2012, p. 90.

RÉDUCTION ET OPTIMISATION DES STATIONNEMENTS	• Viser une diminution nette du nombre de stationnements ainsi que la réalisation d'aires de stationnement souterraines ou en structures en facilitant l'accès et l'attrait des transports collectifs et actifs.
CONNECTIVITÉ DE LA TRAME URBAINE ET MOBILITÉ DURABLE	• Reconfigurer la trame urbaine lorsque nécessaire de façon à favoriser sa perméabilité et sa continuité selon le principe de la ville des courtes distances en mettant l'accent, dans l'ordre, sur les modes de transport actif, collectif et automobile.
DESSERTE EN SERVICES PUBLICS	• Intégrer l'étude des besoins actuels et futurs en matière de services publics, notamment en établissements scolaires, en collaboration avec le ou les organismes responsables.

5.2.3. BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES AU CENTRE-VILLE ET AUX AIRES TOD

La planification particulière du centre-ville et des aires TOD devra être élaborée selon des balises d'aménagement spécifiques afin de respecter les caractéristiques propres à chacun des secteurs ciblés. Une caractérisation sommaire de ces secteurs a permis de faire ressortir les principaux éléments et enjeux qui les distinguent, notamment en ce qui concerne les infrastructures en place, le cadre bâti, le réseau viaire, les fonctions et les activités.

La planification particulière qui encadrera le développement et le redéveloppement du centre-ville doit assurer la captation de la valeur relativement aux investissements publics, permettre la création de synergies et éviter l'éparpillement des usages dans ce vaste territoire. De plus, elle devrait contribuer à développer une identité lavalloise forte.

La planification particulière des aires TOD devra poursuivre le double objectif de consolider le développement et les investissements aux abords des infrastructures de transport en commun, d'une part, et de créer des milieux de vie de grande qualité d'autre part. Dans un esprit de cohérence de l'urbanisation et de la densification du territoire, il est souhaitable d'y concentrer les actions qui visent à intensifier l'occupation du sol. Ces secteurs pourront selon le cas faire l'objet d'une requalification, d'une densification ou d'une consolidation.

5.2.3.1. CENTRE-VILLE

Le centre-ville de Laval[11] est un vaste territoire qui regroupe de multiples composantes. Morcelé par plusieurs barrières routières et autoroutières, il souffre d'éparpillement dans sa forme urbaine et dans l'utilisation de son sol qui en font un territoire déstructuré et spatialement ségrégué. Ces problèmes physico-spatiaux devront être examinés et résolus par des aménagements durables assurant la mise en valeur des investissements publics et privés, la création d'une synergie entre les différentes fonctions de son territoire et le déploiement de milieux de vie permettant de rétablir son échelle humaine et de renforcer l'identité de chacune de ses composantes. La planification devra également viser à créer un ensemble urbain dynamique et attirant et à faciliter les déplacements piétons et cyclistes. À ce titre, la planification particulière du centre-ville devra comprendre un plan de déplacement et de mobilité durable qui agira comme liant des différentes composantes et fonctions de ce territoire.

La station de métro Montmorency, inaugurée en 2007, constitue un levier de développement urbain dont l'effet d'entraînement doit être encadré. Bien que faisant partie du centre-ville, ce secteur devra par conséquent faire l'objet d'une attention particulière au cours des prochaines années et des balises d'aménagement spécifiques, détaillées ci-après, lui ont donc été attribuées.

---

[11] Pour les besoins des balises d'aménagement qui lui sont spécifiques, la délimitation du centre-ville correspond à celle présentée à la carte 3-1 : Concept d'organisation spatiale.

BALISES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES AU CENTRE-VILLE
• Assurer l'ancrage territorial et le rayonnement des établissements culturels, sportifs, éducatifs et de divertissement ; • Réduire la vulnérabilité du centre-ville aux changements climatiques par un verdissement du domaine public et privé, et la mise en valeur des milieux naturels existants ; • Développer la convivialité des lieux ainsi que la marchabilité en complémentarité aux équipements de transport actuels ; • Revaloriser l'ancienne carrière Lagacé (Carré Laval) ; • Favoriser l'éclosion d'une identité particulière du lieu et développer une image de marque, une signature distinctive ; • Aménager les lieux publics de façon à favoriser leur dynamisme et leur potentiel d'animation ; • Favoriser l'implantation de locaux pour bureaux afin de stimuler les interactions urbaines et de former un environnement de travail qui correspond aux nouvelles tendances du marché de l'emploi ; • Favoriser la mise en place d'une mixité économique dans le centre-ville de manière à faire émerger des synergies ; • Stimuler le renouvellement et la redéfinition de certains ensembles commerciaux vieillissants en accord avec la vocation du centre-ville, et optimiser les espaces commerciaux encore dynamiques ; • Revoir la conception de certains axes structurants afin d'assurer la connectivité des différentes composantes du centre-ville ; • Améliorer les aménagements du bois Armand-Frappier et en favoriser l'accès et l'utilisation ; • Consolider les aménagements pour les cyclistes (voies cyclables à haut niveau de service et vélos-stations) ; • Faire place à des corridors de transport en commun structurant sur les grands boulevards.

5.2.3.2. TOD Montmorency

L'aire TOD de la station de métro Montmorency est une composante importante du centre-ville de Laval, qui comprend à la fois une station terminale de la ligne orange et un terminus d'autobus régional. Il se caractérise par un potentiel de développement et de redéveloppement significatif qui est en train de s'exprimer, même si plusieurs terrains sont toujours vacants ou sous-utilisés.

Afin de permettre l'éclosion d'un lieu vibrant qui génère une identité forte et une image de marque pour le territoire, la Ville devra donner un coup d'envoi et procéder en priorité à des aménagements sur le domaine public. Ces actions devront être accompagnées de mécanismes pouvant susciter l'intérêt pour ce secteur et contribuer au développement d'un pôle économique structurant. La concentration des investissements et des actions permettra de concrétiser à court terme la vision du secteur, de créer une valeur ajoutée associée au territoire et de contrer l'éparpillement, qui nuit à la création d'un centre à haute valeur ajoutée.

BALISES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES À L'AIRE TOD MONTMORENCY
• Aménager et animer les rues et les places publiques comme des espaces collectifs permettant le repos, la socialisation et le divertissement. Les rapports à l'autoroute doivent également être revus selon une approche plus urbaine ; • Mettre en place un pôle d'affaires suivant les nouvelles tendances en matière de pôles d'emploi, composé d'entreprises de services et de commerces complémentaires et de proximité ; • Dynamiser le pôle culturel, éducatif et sportif par des aménagements et une programmation combinant événements et installations artistiques temporaires et permanentes ; • Rehausser le paysage urbain et la qualité des aménagements publics par le verdissement des rues et le resserrement du cadre bâti ; • Consolider et optimiser l'offre de stationnement par l'intégration architecturale et par des stratégies de partage et de tarification, entre autres ; • Accroître l'utilisation des modes de transport actif et collectif par la mise en valeur du métro et l'aménagement d'infrastructures appropriées ; • Offrir une diversité de types de logements afin de favoriser une composition mixte de la population et une multitude de fonctions urbaines.

5.2.3.3. TOD Cartier

L'aire TOD de la station de métro Cartier constitue l'une des portes d'entrée sur le territoire lavallois, autant par le réseau routier que par les transports en commun et actifs. Le réseau viaire de cette tête de pont, conçu dans les années 1960 au bénéfice des automobilistes, a eu un effet déstructurant qui a transformé ce noyau villageois ancien en un lieu de transit fortement achalandé. L'arrivée du métro, ainsi que du stationnement incitatif et du terminus d'autobus qui l'accompagnent a renforcé cette déstructuration et contribué à briser la continuité de la trame urbaine locale.

Le redéveloppement de ce territoire doit s'appuyer sur la restructuration du réseau viaire existant et sur la mise en place d'un réseau d'espaces verts et publics structurant, autour duquel pourra s'organiser le développement. Il faudra en outre étudier la faisabilité d'une densification harmonieuse et du remplacement progressif d'une partie du cadre bâti tout en tenant compte des éléments d'intérêt historique et des besoins municipaux en matière d'équipements publics.

Des efforts devront être déployés afin de construire une offre de commerces et services de proximité diversifiée, dans la perspective de créer un quartier de courtes distances. Les potentiels de rétention et de captation de la valeur associés au flot des utilisateurs du transport en commun devront aussi être évalués. Le quartier fait face à des enjeux sociaux, dont la pauvreté, sur lesquels agit la démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) mise en place dans le secteur.

BALISES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES À L'AIRE TOD CARTIER
• Améliorer le paysage de l'entrée de ville par le verdissement et le resserrement du cadre bâti ; • Réaménager la trame de rues afin d'assurer une meilleure connectivité et une sécurité accrue ; • Revoir l'aménagement du domaine public de façon à créer des liens piétons et cyclables sécuritaires ; • Stimuler l'offre commerciale et le redéveloppement, et revoir l'affichage en bordure du boulevard des Laurentides ; • Aménager un espace public en continuité avec le réseau vert existant ; • Aménager les berges de la rivière des Prairies pour en faire un espace public, et en faciliter l'accès à la population.

5.2.3.4. TOD De la Concorde

L'aire TOD de la station intermodale De la Concorde prévoit en son centre la mise en place d'un pôle multifonctionnel. Le secteur, anciennement industriel, est actuellement occupé par des activités incompatibles avec un développement arrimé aux transports collectifs. Territoire enclavé et comportant un grand nombre de contraintes anthropiques, les balises d'aménagement applicables visent à ouvrir l'aire TOD à son milieu environnant et à lui redonner la qualité paysagère et l'échelle humaine qui lui permettront de devenir un milieu de vie complet.

BALISES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES À L'AIRE TOD DE LA CONCORDE
• Encourager la mixité des fonctions pour faciliter l'intégration de services de proximité et de bureaux, et compléter la revitalisation du secteur par une offre de logements diversifiée et économiquement accessible ; • Concevoir l'aménagement du secteur en y tenant compte des milieux naturels présents, dont notamment le bois du Souvenir ; • Aménager la bordure de la voie ferrée le long de l'avenue Léo-Lacombe en un espace vert linéaire et y relocaliser la Route verte ; • Revoir le gabarit et prévoir des aménagements en bordure de l'avenue Léo-Lacombe pour en améliorer la convivialité ; • Optimiser l'organisation et intensifier l'occupation du sol aux abords immédiats de la station De la Concorde ; • Améliorer la qualité et la visibilité des accès à la station De la Concorde par l'aménagement d'une place publique ; • Créer des liens sécuritaires pour les piétons et les cyclistes dans l'axe est-ouest.

5.2.3.5. TOD Île-Bigras et Sainte-Dorothée

Les aires TOD Île-Bigras et Sainte-Dorothée sont grevées de certaines contraintes telles qu'une desserte en infrastructure partielle (réseau d'aqueduc seulement sur une partie importante du territoire) ou la présence de la plaine inondable de la rivière des Prairies qui, combinées à la faible densité du cadre bâti, limite leur potentiel d'accueil.

La planification et les interventions dans ces secteurs devront préconiser la mise en valeur du caractère du milieu et l'encadrement de la transformation progressive que la mise en service du REM aux gares de l'Île-Bigras et de Sainte-Dorothée pourrait entraîner *(Règl. S.A.D.R.-1.2, en vigueur le 27-02-2019).*

BALISES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES AUX AIRES TOD ÎLE-BIGRAS ET SAINTE-DOROTHÉE
• Préserver l'identité du secteur caractérisé notamment par son passé de villégiature et la faible intensité d'utilisation du sol ; • Conserver et mettre en valeur les paysages naturels ; • Bonifier les infrastructures dédiées à la mobilité active de façon à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, notamment aux abords des gares ; • Favoriser l'émergence d'une offre de commerces et de services de proximité.

5.2.3.6. TOD Gare Sainte-Rose

L'aire TOD de la gare de Sainte-Rose constitue un secteur de transition entre deux milieux bâtis pour lequel le développement d'un milieu de vie complet permettra de lier les secteurs limitrophes afin de réaliser une trame urbaine complète et cohérente. Le secteur comporte, entre autres, des milieux naturels et des percées visuelles sur les terres agricoles qui méritent d'être maintenus et mis en valeur, et le noyau de l'aire TOD bénéficie déjà d'une concentration institutionnelle avec la présence d'une école secondaire.

Les balises d'aménagement applicables à cette aire TOD visent principalement à en préserver et mettre en valeur les atouts naturels en favorisant une urbanisation qui en tire parti par l'aménagement de ses espaces publics et l'architecture de son cadre bâti. Les balises cherchent également à profiter de l'offre en services publics et en transports collectifs pour intégrer une densification modérée du secteur.

BALISES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES À L'AIRE TOD SAINTE-ROSE
• Créer un pôle d'activité autour de la gare, comprenant une offre commerciale et communautaire de proximité ; • Améliorer la connectivité routière nord-sud et parachever le réseau routier artériel ; • Augmenter le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes par l'amélioration des infrastructures dédiées à la mobilité active ; • Créer une identité visuelle pour le secteur en intégrant ses atouts naturels ; • Conserver et mettre en valeur les paysages agricoles et naturels ainsi que les principaux éléments naturels d'intérêt ; • Consolider le pôle institutionnel par l'aménagement de parcs ; • Mettre en valeur le bois de l'Équerre par l'aménagement d'accès pour les occupants du secteur ; • Redévelopper le site de dépôt de neige ; • Remembrer les propriétés foncières morcelées dans la partie est du secteur.

5.2.3.7. TOD Vimont

Tel que décrit au second chapitre, l'aire TOD de la gare Vimont se situe à la jonction entre deux zones aux fonctions peu compatibles (un secteur industriel et un quartier résidentiel), et comporte de plus un grand nombre de contraintes anthropiques (lignes à haute tension, pipeline, contamination des sols, etc.). Une caractérisation plus précise devra être réalisée, compte tenu du fait que le territoire n'a pas encore fait l'objet d'une planification détaillée.

Les balises d'aménagement applicables à ce secteur visent par conséquent à le désenclaver en améliorant la perméabilité de son réseau routier, et à assurer une urbanisation de la partie est qui tienne compte et atténue les impacts de ces contraintes et de la présence du secteur industriel afin de créer un milieu de vie complet et de qualité à l'est.

BALISES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES À L'AIRE TOD VIMONT
• Éliminer les problèmes de cohabitation par le redéveloppement à des fins résidentielles et commerciales des lots industriels situés du côté est de la voie ferrée ; • Concevoir l'aménagement du secteur en tenant compte des milieux naturels présents ; • Mettre en valeur le bois de l'Équerre par l'aménagement d'accès pour les occupants du secteur ; • Améliorer la connectivité est-ouest par le raccordement du boulevard Dagenais en tenant compte des impacts économiques, environnementaux et sociaux ; • Le cas échéant, déplacer la gare de Vimont en bordure du raccordement du boulevard Dagenais et l'arrimer à des activités commerciales et aux modes de transport en commun et actif ; • Assurer la connectivité entre la gare Vimont et l'ancien noyau villageois situé sur le boulevard des Laurentides ; • Densifier les abords du prolongement du boulevard Dagenais et y intégrer des usages commerciaux de desserte locale ; • Remembrer les propriétés foncières situées au cœur du secteur et revaloriser les terrains contaminés.

5.3. PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS DANS LES ZONES D'AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE PARTICULIÈRES SITUÉES À L'EXTÉRIEUR DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

Comme indiqué à la section 2.4.4.1, il reste peu de terrains vacants disponibles pour la construction sur le territoire lavallois, et certains de ces terrains sont particulièrement riches en canopée forestière et en milieux naturels. L'un des défis majeurs consiste à rétablir l'équilibre entre le naturel et le bâti, afin de créer des milieux de vie qui favorisent le bien-être des Lavallois et la protection de la biodiversité. Le développement urbain et la protection des milieux naturels sensibles ne sont pas incompatibles. L'intégration des milieux naturels à la trame urbaine fournit des services écologiques, induit une richesse économique et procure une bonne qualité de vie aux usagers.

Dans les ZAEP, la Ville entend limiter les usages autorisés et l'abattage d'arbres dans les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et les bois d'intérêt municipal, les îles et les cours d'eau ceinturant l'île Jésus et régir le remblayage des milieux humides d'intérêt *(Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022).* De plus, la Ville désire encadrer les projets de construction se situant dans une ZAEP comprise dans le périmètre d'urbanisation par le biais d'outils réglementaires de type discrétionnaire (critères) permettant la prise en compte et l'intégration des milieux naturels dans le développement, l'évaluation qualitative des projets et une optimisation de la participation citoyenne. Ainsi, la réglementation d'urbanisme devra comprendre des dispositions visant à protéger et à mettre en valeur le milieu naturel compris à l'intérieur des ZAEP, situées à l'extérieur de la zone agricole permanente (voir la carte 5-2) selon les balises d'aménagement écoresponsables décrites à la section 5.3.2. Sans restreindre le type d'outils qui pourront être utilisés à cette fin, deux outils réglementaires semblent être les plus appropriés afin d'atteindre ces objectifs, soit le règlement sur le plan d'aménagement d'ensemble (PAE) et le règlement sur le plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA).

5.3.1. IDENTIFICATION DES OUTILS QUALITATIFS

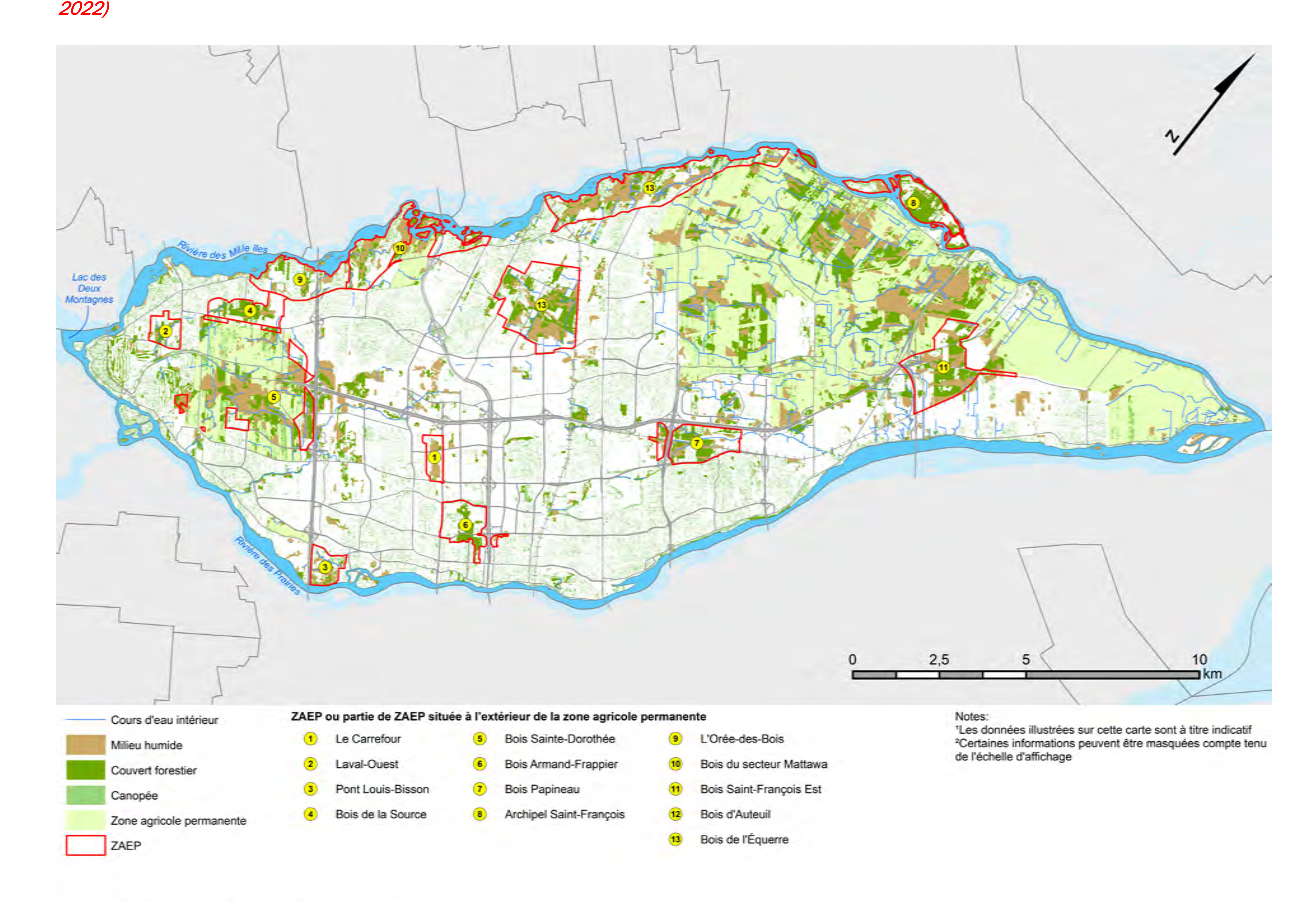
5.3.1.1. RÈGLEMENT SUR LES PLANS D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

Le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) permet, dans des zones délimitées à l'avance, de définir de façon générale les vocations et caractéristiques souhaitées pour le développement et ce, avant toute modification des règlements d'urbanisme. Lorsque des propriétaires de terrains compris dans des zones concernées par un PAE souhaitent mettre en valeur leurs propriétés, ils doivent dans un premier temps préparer et faire approuver un PAE par la Ville, qui adopte par la suite un règlement modifiant les règlements d'urbanisme pour y inclure le PAE. Ce règlement doit faire l'objet d'une consultation publique et est susceptible d'approbation référendaire. Cet outil permet à la Ville d'examiner la pertinence des projets en fonction de critères d'évaluation (ex. lotissement, voies de circulations, topographie du terrain, drainage, stationnement et accès, implantation, forme et architecture des bâtiments, milieux naturels, paysage, etc.). Ces critères peuvent être exprimés sous forme d'objectifs à atteindre ou d'objectifs quantitatifs.

5.3.1.2. Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale

L'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) est une condition supplémentaire à l'émission d'un permis de construction ou de lotissement ou d'un certificat d'autorisation ou d'occupation. Ce deuxième outil permet à la Ville d'identifier certains territoires et certaines catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat. Il permet notamment d'assurer la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale selon des critères tout en tenant compte des particularités de chaque situation. Le PIIA permet une intégration des bâtiments et des aménagements dans un milieu où une mise en valeur est souhaitée.

Carte 5-2 : Zones d'aménagement écologique particulières situées à l'extérieur de la zone agricole permanente *(Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022)*



5.3.2. BALISES D'AMÉNAGEMENT ÉCORESPONSABLES

Dans le cadre de l'élaboration des outils réglementaires qui s'appliqueront dans les ZAEP, les balises d'aménagement écoresponsables suivantes devront être prises en compte. Ces balises s'inspirent de principes et de balises développés par Vivre en ville[12] pour l'établissement d'écoquartiers et de certains des critères de développement de quartiers LEED-ND du U.S. Green Building Council[13].

BALISES D'AMÉNAGEMENT ÉCORESPONSABLES	
COMPACITÉ ET DENSITÉ	• Structurer le cadre bâti de sorte à intensifier l'utilisation du sol par une gradation décroissante des densités à partir des points d'accès au réseau de transport en commun ou, le cas échant, du cœur du quartier, tout en conservant des espaces naturels variés et interconnectés entre eux.
PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES ESPACES VERTS, DES MILIEUX NATURELS ET DE LA BIODIVERSITÉ	• Proposer des aménagements permettant la libre circulation de la faune (écoduc, ponceau permettant la circulation des poissons, etc.) ; • Structurer le cadre bâti de manière à préserver les habitats des espèces floristiques et fauniques menacées et vulnérables présentes sur le site ; • Proposer des aménagements permettant de bonifier la valeur des milieux naturels conservés pour la faune (végétaux nourriciers, site d'hivernage, site de ponte, chicot) ; • Réaliser les aménagements avec des espèces indigènes ; • Intégrer des massifs végétaux et maintenir des corridors écologiques qui participent au maintien de la biodiversité ; • Favoriser la continuité entre les milieux naturels afin de créer des corridors écologiques ; • Préserver une bande tampon le long des milieux naturels conservés.
BONIFICATION DE LA CONNAISSANCE DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT POUR JUSTIFIER LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS	• Selon la nature du projet et le milieu d'insertion, exiger le dépôt d'une étude de caractérisation par rapport aux éléments suivants : · les éléments géologiques et géomorphologiques rares comme les alvars et les grottes ; · les cours d'eau, les milieux humides et les boisés existants ; · les impacts sur les milieux naturels qu'aura la modification de l'hydrologie, du drainage naturel et de la topographie, incluant les mesures de mitigation proposées ; · des inventaires spécifiques pour les espèces floristiques et fauniques menacées et vulnérables, incluant les mesures de mitigation et de conservation proposées ; · l'identification des corridors verts (bandes forestières et passages fauniques à conserver ou à aménager) ; · une proposition de compensation de la canopée perdue sur le plan du verdissement.
PRÉSERVATION DES CARACTÉRISTIQUES NATURELLES, IDENTITAIRES ET PAYSAGÈRES DU SITE	• Maximiser la conservation des bois, des cours d'eau intérieurs et des milieux humides en tenant compte de leur valeur écologique ; • Maximiser la protection du couvert forestier existant afin d'éviter les trouées (incluant un déboisement excessif qui laisserait des empreintes dans le paysage) ; • Préserver les points de vue intéressants et les secteurs identitaires ; • Favoriser l'enfouissement des lignes électriques et de télécommunication ; • Conserver la végétation en rive et la bonifier le long des cours d'eau.

---

[12] VIVRE EN VILLE, *Objectif écoquartiers. Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*, 2014, 64 p.

[13] U.S. GREEN BUILDING COUNCIL, NATURAL RESSOURCES DEFENSE COUNCIL AND THE CONGRESS FOR NEW URBANISM, *A Citizen's Guide to LEED for Neighborhood Development : How to Tell if Development is Smart and Green*, 2010, 41 p.

BALISES D'AMÉNAGEMENT ÉCORESPONSABLES	
AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ, DE L'EFFICACITÉ, DE LA PERMÉABILITÉ ET DE L'ESTHÉTIQUE DU RÉSEAU ROUTIER	• Porter une attention particulière à la sécurité et à la cohabitation avec les véhicules motorisés, afin d'éviter la création d'intersections dangereuses ; • Privilégier une trame de rues moins larges et perméable, même lorsque l'aménagement cherche à faire dévier la circulation de transit ; • Proposer des subdivisions cadastrales propices à la conservation des milieux d'intérêt ; • Réduire la largeur de la chaussée afin d'assurer un rapport confortable entre la hauteur des bâtiments et la distance qui les sépare ; • Concevoir des emprises suffisamment grandes pour permettre le verdissement.
PRIORITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS	• Généraliser la présence de trottoirs et limiter leur encombrement ; • Prévoir une largeur de trottoir suffisante pour répondre à l'achalandage et aux besoins des activités pouvant s'y dérouler ; • Prévoir dans chaque rue un aménagement cyclable adapté ; • Évaluer la pertinence d'aménager des rues partagées et des rues piétonnes.
GESTION INTÉGRÉE ET OPTIMALE DES EAUX	• Minimiser l'érosion causée par l'écoulement des eaux en limitant les interventions sur le terrain et en restreignant le déboisement ; • Exiger les pratiques de gestion optimale (PGO) des eaux pluviales sur la trame urbaine et les sites ; • Diriger majoritairement l'eau de ruissellement vers des infrastructures vertes plutôt que vers le réseau pluvial ; • Favoriser la filtration naturelle des eaux de ruissellement avant leur renvoi dans les milieux naturels.
VARIÉTÉ, QUALITÉ ET DISTRIBUTION STRATÉGIQUE DES ESPACES PUBLICS	• Répartir les espaces publics de façon à assurer leur proximité des habitations, des pôles d'emplois et des milieux scolaires ; • Prévoir des aménagements variés qui permettent une interface de découverte avec les milieux naturels ; • Prévoir des espaces publics ouverts et visibles de dimensions adéquates selon les fonctions qu'ils doivent remplir ; • Aménager un réseau de sentiers piétonniers afin de desservir les équipements récréatifs, en l'intégrant au réseau piétonnier existant ; • Assurer une présence significative des végétaux ; • Utiliser des matériaux et du mobilier urbain de qualité ; • Assurer un éclairage de qualité et à échelle humaine.
EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE	• Concevoir la trame urbaine afin de maximiser le gain solaire passif ; • Favoriser les aménagements qui facilitent les transports actif et minimisent la consommation d'énergie et récupèrent l'énergie produite par leur opération ; • Privilégier des revêtements de toits végétalisés ou à albédo élevé ; • Aménager les sites de façon à favoriser un éclairage limitant la pollution lumineuse.
AMÉLIORATION DE L'OFFRE EN BÂTIMENTS ET DE LEUR QUALITÉ ESTHÉTIQUE ET ARCHITECTURALE	• Intégrer les bâtiments au relief naturel ; • Disposer les bâtiments de façon à optimiser les vues panoramiques des futurs résidents ; • Intégrer les bâtiments à leur lotissement en matière tant d'architecture que de gabarit ou de volume de construction ; • Favoriser la discrétion et l'harmonie de l'affichage et de l'éclairage ; • Prévoir une diversité de types d'habitations.
RÉDUCTION DES EFFETS DES ÎLOTS DE CHALEUR PAR L'AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR ÉCOLOGIQUE DES SITES	• Privilégier la conservation des arbres matures existants et encourager la plantation de nouveaux arbres indigènes de façon à augmenter la canopée; • Créer de l'ombre dans les stationnements par la plantation de végétaux ; • Utiliser un revêtement de sol à albédo élevé ou composé de pavés perméables.

5.4. GESTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

Au sein de la zone agricole décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1) (LPTAA), le schéma d'aménagement doit assurer une utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles, ainsi que la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles dans une perspective de développement durable. Pour assurer une meilleure gestion de cette zone, le schéma d'aménagement détermine les fonctions autorisées dans la zone agricole (chapitre 4), mais propose aussi des mesures visant, d'une part, à mieux encadrer l'ajout de nouveaux usages non agricoles, avec la délimitation d'aires déstructurées et d'autre part, à assurer la coexistence harmonieuse des usages agricoles et non agricoles sur le pourtour du périmètre d'urbanisation, avec la mise en place d'un zonage de production.

5.4.1. GESTION DES USAGES NON AGRICOLES EN ZONE AGRICOLE – AIRES DÉSTRUCTURÉES

Si les activités agricoles sont prioritaires en zone agricole, on y observe également la présence d'usages non agricoles (résidentiel, commercial, industriel, institutionnel). Deux raisons peuvent expliquer l'existence de tels usages dans la zone agricole permanente :

- la reconnaissance de droits acquis pour les activités implantées avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire agricole en 1978 ;
- l'émission d'une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

La Ville de Laval a l'obligation de répondre aux attentes gouvernementales en matière de contrôle des usages en zone agricole, notamment afin de contrôler l'ajout de nouveaux usages non agricoles. Elle doit donc inclure dans son schéma d'aménagement des mesures pour éviter la prolifération et la dispersion des usages non agricoles, dans le but de créer un cadre propice au maintien et au développement des activités et des exploitations agricoles.

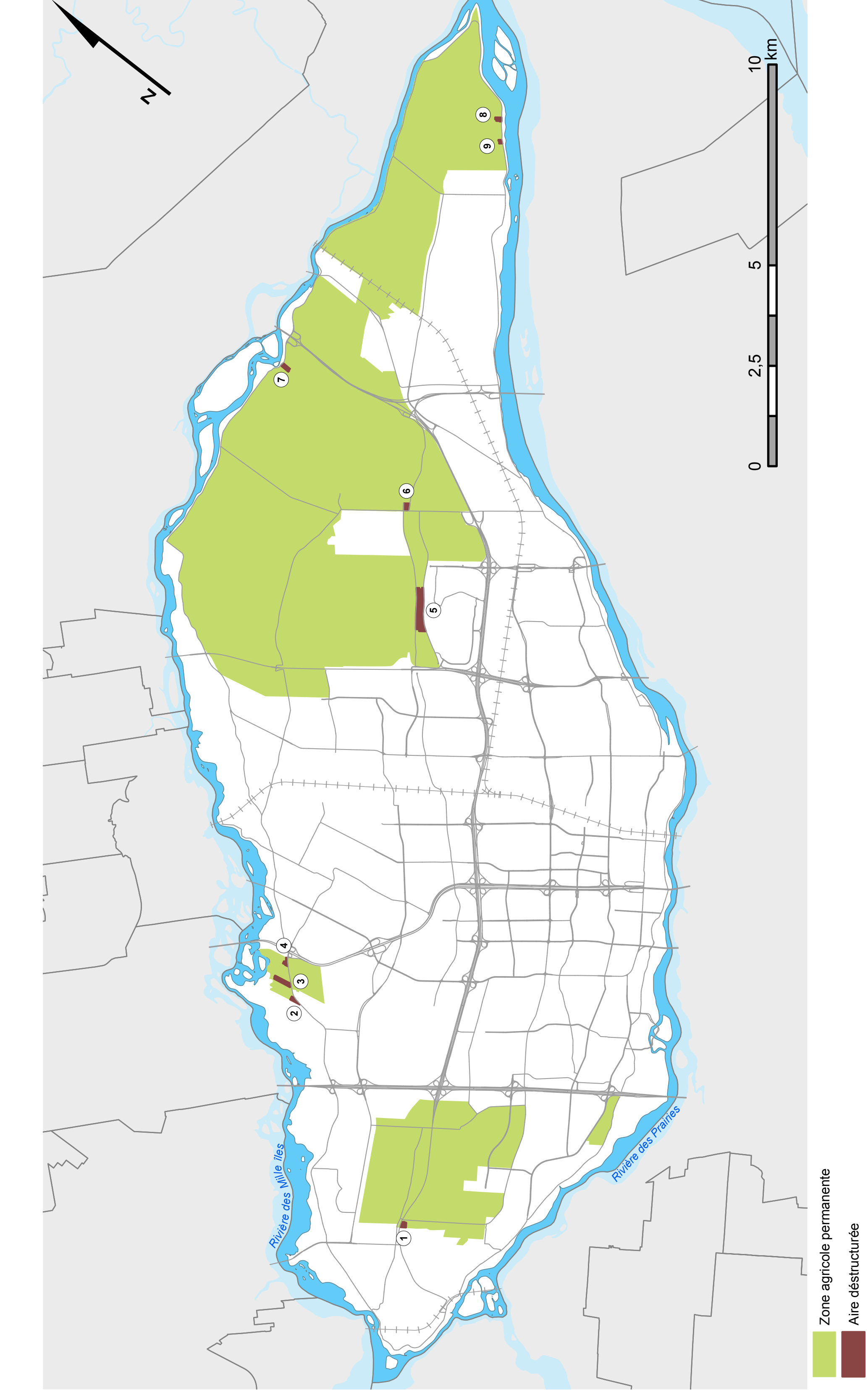
À Laval, les usages autres qu'agricoles occupent une superficie de près de 535 ha, soit environ 8 % de la zone agricole permanente. Ces usages sont majoritairement à caractère résidentiel et concentrés le long des voies publiques. On retrouve également, ponctuellement dispersés à travers la zone agricole, des lots occupés à des fins commerciales ou industrielles. Ces usages non agricoles bénéficient d'un droit acquis en vertu de la LPTAA ou ont fait l'objet d'une autorisation de la CPTAQ en vertu de ladite loi.

Pour répondre aux orientations gouvernementales et assurer une meilleure gestion quant à l'ajout de nouveaux usages non reliés à l'agriculture dans la zone agricole, le schéma d'aménagement révisé propose de limiter ces usages à l'intérieur de certaines aires déstructurées de la zone agricole permanente de Laval. Il s'agit d'entités ponctuelles de superficie restreinte, déstructurées par l'addition au fil du temps d'usages non agricoles et à l'intérieur desquelles subsistent de rares lots vacants enclavés et irrécupérables pour l'agriculture. Les nouveaux usages non reliés à l'agriculture pourront être autorisés uniquement sur un terrain situé dans les 9 aires déstructurées indiquées à la carte 5-3 et sous réserve d'obtenir une autorisation de la CPTAQ. Une délimitation plus précise de ces neuf aires déstructurées est présentée à l'annexe 12 du chapitre 8 et les fonctions autorisées dans ces aires d'affectation sont définies à la section 4.1.11. Cette stratégie de gestion permet de concentrer l'ajout de nouveaux usages non agricoles aux seuls endroits dédiés à cet effet et d'éviter leur dispersion.

En ce qui concerne les commerces ou industries complémentaires à l'agriculture, les installations de recherche, de développement et d'éducation reliées à l'agriculture, et les activités reliées à l'agrotourisme, ils pourront être autorisés partout dans la zone agricole, de façon ponctuelle et sous réserve d'une autorisation de la CPTAQ.

Dans le cadre de la refonte réglementaire et du processus de la concordance au schéma d'aménagement, on devra se référer aux cartes 4-1 et 5-3 ainsi qu'à l'annexe 12 pour établir le zonage en zone agricole et gérer l'ajout de nouveaux usages non reliés à l'agriculture.

Carte 5-3 : Aires déstructurées en zone agricole



5.4.2. COHABITATION DES USAGES AGRICOLES ET NON AGRICOLES – ZONAGE DE PRODUCTION

Laval est une ville à la fois urbaine et agricole, et compte plus de 400 000 habitants ; la très grande majorité des citoyens réside à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, au pourtour des quatre secteurs de la zone agricole permanente. Le schéma d'aménagement a pour objectif d'assurer une bonne cohabitation des activités urbaines et agricoles, notamment afin que la population urbaine ne subisse pas les désagréments des odeurs souvent fortes liées à la production animale.

On compte à Laval une douzaine d'exploitations d'élevage, principalement de chevaux, ainsi que trois de production laitière (vaches et chèvres laitières). Aucun établissement ayant pour usage principal l'élevage de porcs ou un autre type d'élevage générant une forte odeur n'est présent sur le territoire de Laval.

La Ville a l'obligation d'intégrer dans le document complémentaire de son schéma d'aménagement des normes établissant les distances séparatrices à respecter relativement à la gestion des odeurs en zone agricole. Ces normes visent à amenuiser l'effet des odeurs causées par les pratiques agricoles, en vue de favoriser une cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles. Toutefois, compte tenu de la proximité urbaine et de la densité de sa population, la Ville de Laval entend adopter des normes supplémentaires, de manière à éloigner du périmètre d'urbanisation certains types d'élevage plus problématiques, notamment ceux dont les odeurs sont reconnues comme étant incommodantes pour les citoyens.

L'établissement de distances minimales par rapport au périmètre d'urbanisation permet de créer des zones à l'intérieur desquelles seuls certains types d'élevage seraient permis, en fonction de leur coefficient d'odeur. Ainsi, en plus des distances séparatrices prévues à l'article 7.15 du document complémentaire, toute nouvelle installation d'élevage, tout agrandissement d'une telle installation, toute augmentation du nombre d'unités animales et toute conversion d'une installation d'élevage devront respecter une bande de protection par rapport au périmètre d'urbanisation, tel qu'établi au tableau 5-7 et à la carte 5-4.

Tableau 5-7 : Distance du périmètre d'urbanisation selon le coefficient d'odeur

DISTANCE DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION	TYPES D'ÉLEVAGES PERMIS SELON LE COEFFICIENT D'ODEUR
De 0 à 50 m	• Une seule unité animale ou une combinaison de catégories d'animaux sans toutefois dépasser l'équivalent d'une unité animale* (par exemple une combinaison de deux (2) demi-unités animales ou de trois (3) tiers d'unités animales, etc.).
De 51 à 500 m	• Élevages dont le coefficient d'odeur est égal ou inférieur à 0,7 ; • Une seule unité animale ou une combinaison de catégories d'animaux sans toutefois dépasser l'équivalent d'une unité animale (par exemple une combinaison de deux (2) demi-unités animales ou de trois (3) tiers d'unités animales, etc.) dont le coefficient d'odeur est supérieur à 0,7.
De 51 à 500 m – Zone combinée	• Élevages dont le coefficient d'odeur est inférieur à 1,0 ; • Une seule unité animale ou une combinaison de catégories d'animaux sans toutefois dépasser l'équivalent d'une unité animale (par exemple une combinaison de deux (2) demi-unités animales ou de trois (3) tiers d'unités animales, etc.) dont le coefficient d'odeur est égal ou supérieur à 1,0.
De 501 à 1 500 m	• Élevages dont le coefficient d'odeur est inférieur à 1,0 ; • Une seule unité animale ou une combinaison de catégories d'animaux sans toutefois dépasser l'équivalent d'une unité animale (par exemple une combinaison de deux (2) demi-unités animales ou de trois (3) tiers d'unités animales, etc.) dont le coefficient d'odeur est égal ou supérieur à 1,0.
1 501 m et plus	• Tous les types d'élevages.

*Le nombre d'animaux équivalant à une unité animale ainsi que le coefficient d'odeur selon la catégorie d'animaux sont indiqués à l'article 7.15.2.2 du document complémentaire.

Malgré les distances indiquées au tableau 5-7 :

- un élevage porcin devra également respecter une distance d'au moins 500 m d'une voie de circulation publique ;
- dans le cas d'un élevage de chiens, les limites d'un chenil, incluant le bâtiment et l'enclos, devront être situées à une distance minimale de 501 m du périmètre d'urbanisation et de 300 m de toute voie de circulation publique et de toute habitation autre que celle de l'exploitant.

La réglementation d'urbanisme pourra reconnaître des droits acquis, notamment pour permettre l'agrandissement, pour les installations d'élevage dérogeant aux distances prescrites au tableau 5-7, pourvu que ces installations aient fait l'objet d'un permis ou d'un certificat délivré en conformité avec la réglementation d'urbanisme avant l'entrée en vigueur des règlements de concordance au schéma d'aménagement. Le droit à l'accroissement des activités agricoles en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1) demeure.

La Ville de Laval pourra également, au besoin, adopter un règlement relatif au contrôle des épandages afin d'interdire durant certains jours l'épandage de déjections animales dans la zone agricole.

Carte 5-4 : Zonage de production

N

0
2,5
5
10
km

Rivière des Mille Îles
Rivière des Prairies

Périmètre d'urbanisation
Distance séparatrice par rapport au périmètre d'urbanisation
0 à 50m
51m à 500m
51m à 500m - Zone combinée
501 à 1500m
1501m et plus

5.5. GESTION DES PAYSAGES ET DES LIEUX D'INTÉRÊT

Avec le schéma, la Ville entend se doter de lignes directrices en vue d'assurer la protection, la mise en valeur et le développement des paysages et des secteurs d'intérêt lavallois. Comme mentionné au chapitre 2, la Ville reconnaît la contribution des paysages sur la qualité de vie et l'attractivité du territoire, non seulement pour leur dimension esthétique, mais également comme vecteur identitaire. Ainsi, par la présente démarche, la Ville souhaite participer au développement d'une signature distinctive, au renforcement de l'identité lavalloise et à la création d'un sentiment d'appartenance fédérateur pour l'ensemble de la population.

Basée sur une étude réalisée par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal pour le compte de la Ville de Laval[14], la présente section propose une série de balises d'aménagement paysagères qui serviront à encadrer les réflexions des phases ultérieures de mise en œuvre du schéma d'aménagement. Ces balises pourront orienter le développement du territoire en tenant compte de la singularité des paysages lavallois, engager une réflexion à ce sujet avec les principaux acteurs du développement du territoire et améliorer les outils de planification et les mesures réglementaires (zonage, PIIA, PPU, etc.) pour qu'ils soient mieux adaptés à la prise en compte du paysage. Plus largement, cette démarche vise à développer de nouveaux réflexes dans les processus de planification, de conception et de décision afin d'assurer la prise en compte du paysage lors de toute intervention dans le milieu et de lui donner son importance au même titre que tout autre enjeu municipal.

À titre d'exemple, les balises d'aménagement décrites à la section 5.5.1 pourront être considérées dans le cadre d'exercices de planification au sein des différentes composantes stratégiques identifiées à la carte 2-46. De plus, la réglementation d'urbanisme devra comprendre des dispositions inspirées de ces mêmes balises d'aménagement visant à protéger et à mettre en valeur les éléments du patrimoine culturel identifiés à la carte 2-48. Ces balises pourront également être utilisées lors de l'analyse et l'évaluation de tout projet qui pourrait avoir un impact significatif sur le paysage lavallois et sa transformation. À ce titre, des études paysagères pourraient être exigées lors de la construction de certains projets immobiliers ou de l'implantation d'infrastructures majeures afin d'assurer leur intégration harmonieuse au paysage environnant. Considérant l'étendue du territoire à couvrir, la pluralité des préoccupations que soulève le paysage et l'évolution de l'appréciation collective de celui-ci, les éléments et secteurs indiqués à la carte 2-48 ne doivent pas être considérés comme le reflet exhaustif d'une démarche de caractérisation des réalités physicospatiales du territoire lavallois. Par conséquent, la carte 2-48 doit être utilisée à titre indicatif et son interprétation ne doit pas se limiter au contenu spécifiquement représenté.

L'approche proposée au présent schéma constitue donc une amorce quant à la prise en compte du paysage dans le développement et le redéveloppement du territoire. Ultérieurement, les balises d'aménagement paysagères proposées devraient s'inscrire dans une stratégie de gestion du paysage plus large qui comprendrait notamment une caractérisation exhaustive des paysages lavallois, l'élaboration de visions d'aménagement et l'énoncé d'un plan d'action afin de se doter d'un cadre de référence cohérent apte à assurer la protection, la mise en valeur et le développement des paysages lavallois, et ainsi contribuer à ce que Laval devienne plus que jamais « séduisante de nature »[15].

---

[14] Cette étude a été réalisée durant l'été 2016 et fait suite à une première étude qui a permis de dégager les principaux ensembles paysagers lavallois. Ce deuxième rapport visait l'élaboration d'une stratégie préliminaire de gestion des paysages lavallois par l'entremise d'entretiens auprès d'élus et de professionnels municipaux et de représentants d'organismes œuvrant sur le territoire lavallois, ainsi que l'analyse de certains documents de planification.

[15] VILLE DE LAVAL, *Urbaine de nature. Laval 2035, vision stratégique*, 2015, p. 19.

5.5.1. BALISES D’AMÉNAGEMENT PAYSAGÈRES

Les orientations et les objectifs du schéma d’aménagement pourront se concrétiser en partie par le biais de ces balises d’aménagement paysagères. Teintées de la singularité des enjeux du paysage du territoire lavallois et des aspirations collectives dégagés (documentation et entretiens), ces balises se déclinent principalement en termes de protection, de mise en valeur et de développement et d’amélioration des paysages.

BALISES D’AMÉNAGEMENT PAYSAGÈRES	
PROTECTION	• Encadrer la hauteur et l’implantation des bâtiments pour favoriser l’accès aux berges, tant physique que visuel, et assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant ; • Encadrer l’affichage commercial de manière à limiter son impact visuel sur le domaine public et le paysage urbain en général, à assurer sa qualité visuelle et adapter son gabarit à l’échelle des usagers du secteur visé ; • Maximiser la conservation du couvert forestier dans les nouveaux projets immobiliers ; • Favoriser des aménagements végétalisés pour limiter les nuisances sonores et lumineuses ; • Maintenir les ouvertures visuelles en milieu agricole de part et d’autre des voies routières ; • Protéger les grandes perspectives et les vues encadrées d’intérêt vers les espaces riverains, à l’intérieur du territoire et vers les repères symboliques, notamment le mont Royal ; • Préserver et mettre en valeur les percées visuelles vers des bâtiments, et autres éléments patrimoniaux ou contemporains, jouant le rôle de repères urbains dans le paysage bâti lavallois.
MISE EN VALEUR	• Assurer un accès physique convivial et sécuritaire aux belvédères et aux berges ; • Mettre en valeur les effets visuels de découverte progressive de l’espace riverain et la relation visuelle à l’eau dans les aménagements d’entrée de ville ; • Mettre à contribution les bâtiments, les infrastructures et les espaces publics dans l’élaboration et le déploiement d’une signature distinctive pour Laval, notamment par leur mise en lumière et l’utilisation de matériaux distinctifs ; • Valoriser le caractère multiculturel des quartiers dans l’aménagement de l’espace public ; • Mettre en valeur les caractéristiques paysagères distinctives de chaque quartier et des territoires agricoles ; • Exploiter et bonifier les grandes perspectives et les vues encadrées d’intérêt par un aménagement adéquat du domaine public, incluant la création et le maintien des lieux publics.
DÉVELOPPEMENT ET AMÉLIORATION	• Améliorer la qualité de l’expérience paysagère sur les boulevards urbains, notamment par un encadrement et une géométrie à échelles humaines, ainsi que par le verdissement de ces axes ; • Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu ; • Enrichir le paysage urbain en portant une attention particulière au traitement des bâtiments qui constituent des repères en raison de leur localisation, de leur fonction ou de leur hauteur par rapport au cadre bâti environnant ; • Intensifier le verdissement pour en faire un élément identitaire du paysage lavallois sur l’ensemble du territoire, notamment dans les corridors d’entrée de ville ; • Privilégier une approche intégrée de la rue partagée en incluant le transport actif, la protection de l’environnement, du mobilier urbain distinctif et la valorisation de l’identité locale ; • Consolider le réseau des parcs et des espaces verts pour en faire un élément structurant du paysage urbain ; • Miser sur la qualité des expériences paysagères dans l’aménagement des axes de transport actif pour encourager l’utilisation de ces infrastructures de mobilité ; • Localiser les espaces de stationnement de manière à limiter leur impact visuel ; • Favoriser l’intégration d’aménagements paysagers dans les aires de stationnement existantes et futures pour améliorer la gestion des eaux pluviales, le paysage urbain et augmenter les îlots de fraîcheur ; • Privilégier l’intégration des différentes formes d’œuvres d’art, tant éphémères que permanentes, dans l’aménagement du domaine public et les entrées de ville ; • Maximiser l’expérience paysagère dans l’espace public par des aménagements intégrant fonctionnalisme et esthétisme ;

BALISES D'AMÉNAGEMENT PAYSAGÈRES	
DÉVELOPPEMENT ET AMÉLIORATION	• Consolider la mise en réseau des espaces riverains, notamment par l'aménagement de parcours piétonniers et cyclables le long des berges pour assurer un accès à ce patrimoine naturel ; • Intégrer l'esthétique à la fonction dans le traitement des zones tampons et d'interface entre les différentes fonctions du territoire, afin d'enrichir le paysage et créer des ambiances distinctives ; • Marquer l'identité des nouveaux projets en misant sur une prise en compte du patrimoine local (matériel et immatériel) ; • Favoriser des aménagements de qualité aux abords des stations de métro, des gares de train et des corridors d'entrée de ville afin de renforcer l'identité distinctive de ces lieux ; • Privilégier l'enfouissement des réseaux aériens dans les nouveaux développements, les territoires patrimoniaux et les composantes stratégiques du territoire.

5.6. GESTION DE L'IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE, DE TÉLÉCOMMUNICATION ET FERROVIAIRES

Bien que l'implantation des équipements et infrastructures de transport d'énergie, de télécommunication et ferroviaires (ligne électrique, pipeline, oléoduc, gazoduc, antenne de télécommunication, etc.) est de compétence fédérale ou provinciale, les entreprises d'utilité publique ne peuvent faire abstraction des divers impacts générés par ces projets dans les environnements récepteurs et auprès des populations locales.

L'établissement de ces équipements et infrastructures soulève des questions légitimes chez les populations concernées, les organismes locaux, les entreprises et l'administration publique. Les risques en matière d'environnement, de sécurité et de santé publiques et d'approvisionnement en eau potable, les conséquences éventuelles sur les activités des entreprises et des organismes ainsi que sur le paysage, la gestion des risques et la capacité des acteurs concernés à y faire face, ainsi que l'assurabilité sont autant d'aspects qui méritent une attention particulière.

Les citoyens étant plus informés et documentés qu'autrefois quant aux impacts potentiels de ces types d'installations sur leur milieu de vie, ils se sentent davantage interpellés par ceux-ci. Par conséquent, la gestion des équipements et infrastructures de transport d'énergie, de télécommunication et ferroviaires doit dorénavant être accompagnée d'un processus qui contribuera à l'acceptabilité sociale du projet visé.

Dans ce contexte, la Ville de Laval fait appel à la responsabilité sociale et morale des entreprises d'utilité publique et sollicite leur collaboration pour qu'elles fassent la démonstration, auprès de l'administration municipale et de la population lavalloise, de l'opportunité de leur projet dans une perspective de développement durable. Pour ce faire, ces entreprises sont appelées à monter leur argumentaire en y intégrant les éléments d'information exposés dans le tableau ci-dessous, tout en respectant la réglementation municipale en vigueur. Si cela s'avère impossible, l'entreprise devra exposer, d'une part, les raisons qui l'empêchent de présenter un projet conforme et, d'autre part, la présentation des scénarios alternatifs. Finalement, tout au long du processus global d'évaluation du projet, la Ville demande aux entreprises de faire preuve de transparence dans la transmission des informations communiquées à l'administration et aux citoyens lavallois.

CRITÈRES	INFORMATIONS RELATIVES AUX PROJETS D'IMPLANTATION D'ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE, DE TÉLÉCOMMUNICATION ET FERROVIAIRES
MAINTIEN DE LA SÉCURITÉ	• Le niveau de risque du projet quant à la sécurité, au bien-être et à la santé de la population ; • Les mesures et équipements prévus pour minimiser les risques ; • La fiabilité et l'efficacité des mesures de surveillance proposées ; • Les mesures pour assurer la protection des prises d'eau potable ; • Les mesures proposées relativement au signalement d'incidents ou d'anomalies éventuels ; • L'identification et la documentation des situations d'urgence probables (scénarios normalisés et alternatifs d'accidents) et les impacts sur usages sensibles ; • La liste des incidents possibles, comprenant leurs effets, leur probabilité d'occurrence, la fréquence à laquelle ils peuvent se produire ainsi que l'emplacement des occurrences ; • La qualité des plans d'urgence proposés, leur mise à jour régulière et les processus de transmission des informations à cet effet à l'administration municipale ; • La capacité d'intervention sur le terrain en support aux équipes d'urgence.

CRITÈRES	INFORMATIONS RELATIVES AUX PROJETS D'IMPLANTATION D'ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE, DE TÉLÉCOMMUNICATION ET FERROVIAIRES
PROTECTION ET MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT	• Les impacts potentiels sur la qualité de l'eau, de l'air, des sols, de la flore et de la faune ; • L'altération de l'intégrité des milieux naturels et de leur connectivité ; • La perturbation des habitats fauniques et floristiques ; • La création de milieux ouverts perturbés facilitant la colonisation par des espèces envahissantes et la propagation de celles-ci ; • Les risques de contamination de la nappe phréatique ; • La contribution du projet à la lutte aux changements climatiques ; • Les mesures pour éviter sinon pour limiter les superficies à déboiser et pour assurer la vitalité des bois et des corridors forestiers ; • Les mesures pour éviter la multiplication des infrastructures linéaires en considérant l'utilisation de servitudes ou de propriétés des emprises ou des installations existantes ; • Les mesures d'atténuation permettant de limiter les impacts environnementaux et favorisant l'intégration de l'équipement ou de l'installation aux paysages ; • Les pratiques relatives à l'entretien et à la maintenance des équipements et des infrastructures visant à minimiser leur impact sur l'environnement.
CONFORMITÉ À LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE	• Les impacts possibles sur la planification et la gestion du territoire d'un éventuel morcellement des terrains ; • La considération de l'utilisation des droits de servitude ou de propriété et des emprises, ainsi que du partage des installations existantes, afin d'éviter la multiplication des infrastructures linéaires ou autres ; • Le choix du tracé et ses répercussions potentielles sur : - les zones densément peuplées, - les terres agricoles, - les sols instables, - les aires patrimoniales, - les paysages d'intérêt ou emblématiques, - la qualité de vie des Lavallois, - les activités récréatives et touristiques; • Les nuisances potentielles, directes ou indirectes, générées par l'implantation de l'équipement ou de l'infrastructure et de ses installations connexes en matière de bruit, de vibrations, d'odeurs, etc.
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	• Les impacts sur la fiscalité municipale ; • La création d'emplois directs et durables ; • Les retombées économiques anticipées avant, pendant et après l'implantation de l'équipement ou de l'infrastructure ; • Les impacts potentiels sur le morcellement des terres agricoles, la production agricole, la perte de terres cultivables et l'approvisionnement en eau des terres agricoles ; • Les effets possibles sur la valeur des propriétés ; • L'évaluation du potentiel multifonctionnel des emprises pour contribuer notamment à la mise en valeur de la Trame verte et bleue et de la zone agricole ; • L'assurabilité des biens et des personnes (physiques et morales) ; • Les coûts associés à la sécurité civile, aux mesures d'urgence et aux travaux de rétablissement, le cas échéant.

5.7. GESTION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS, DE SANTÉ ET D'ÉDUCATION

Une gestion écoresponsable du territoire appelle un changement de paradigme dans la façon de prévoir et de planifier l'implantation des équipements publics, de santé et d'éducation. Bien que le développement durable soit au cœur des orientations gouvernementales depuis plus de 20 ans[16], force est de constater que son intégration aux différents paliers gouvernementaux ne s'est pas effectuée systématiquement et avec la même cohérence sur l'ensemble du territoire québécois.

Au cours des prochaines années, la Ville de Laval consacrera du temps, de l'énergie et des ressources importantes – tant financières que matérielles et humaines – à la mise en œuvre de son schéma d'aménagement et, donc, à la planification de son territoire, à l'optimisation et à la rentabilisation du coût des infrastructures urbaines, à la protection et à la mise en valeur des ressources, au prolongement du réseau de transport (routier, collectif et actif), à l'embellissement et au verdissement intensif de la ville et, plus globalement, à la lutte contre les changements climatiques. Elle sollicite la collaboration des administrations publiques, des organismes et des sociétés parapublics de manière à mieux répondre aux enjeux du développement durable, tant dans l'identification d'un site que dans la conception et la réalisation de tout projet d'implantation d'équipements publics, de santé et d'éducation sur son territoire.

De concert avec les partenaires du milieu, la Ville de Laval évaluera dorénavant tous ces projets sur la base des balises énoncées ci-après. Ces balises pourront être intégrées dans la planification particulière de certains secteurs et la réglementation d'urbanisme. Elles devraient également servir d'assise aux discussions entre la Ville et ses partenaires en amont de tout projet, afin d'orienter l'implantation de nouveaux services ou équipements sur le territoire. L'évaluation de la Ville tiendra compte de l'échelle du projet afin de s'assurer que celui-ci cadre bien avec la planification urbaine définie pour le secteur où il doit s'insérer, de manière à assurer des retombées optimales pour la communauté lavalloise et à minimiser les impacts négatifs sur le milieu. La Ville s'engage également à appliquer l'ensemble de ces balises à ses propres équipements qui seront érigés ultérieurement et à promouvoir ainsi les pratiques qui permettront le développement durable de son territoire.

BALISES D'AMÉNAGEMENT POUR LES PROJETS D'IMPLANTATION D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS, DE SANTÉ ET D'ÉDUCATION	
BALISES COMMUNES	
DESSERTE ET ACCESSIBILITÉ OPTIMALES	• Le site retenu pour la réalisation du projet : · permet d'offrir une desserte optimale de la population, à l'échelle du quartier ou du territoire, considérant l'envergure du projet ; · est facilement accessible en transports actif et collectif ; sinon, le prolongement du réseau est prévu dans le secteur visé et sera parachevé concurremment à la réalisation des travaux.
COHÉRENCE AVEC LA PLANIFICATION URBAINE	• Le site retenu pour le projet contribue à : · consolider et dynamiser le tissu urbain à l'intérieur duquel il doit s'insérer ; · accroître la mixité des fonctions urbaines, là où la multifonctionnalité est particulièrement recherchée (au centre-ville, par exemple) ; · bonifier l'offre de services dans les pôles de quartier ; · mettre en valeur un terrain public ou un parc sans nuire à son utilisation.

[16] GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire,* 1994, 70 p. http ://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/orientations_amenagement.pdf (consulté le 3 mars 2016).

BALISES COMMUNES	
QUALITÉ DE L'IMPLANTATION ET DE LA CONSTRUCTION	• L'implantation du projet : · contribue à optimiser l'utilisation du sol par un bâtiment qui minimise son empreinte au sol tout en s'intégrant harmonieusement au voisinage ; · n'altère pas l'intégrité des milieux naturels et leur connectivité. • Les plans proposés pour le soutien du projet : · sont adaptés au site ; · prévoient la possibilité d'une expansion pour répondre aux besoins futurs, en favorisant les agrandissements à la verticale plutôt qu'à l'horizontale ; · prévoient les mesures d'adaptation nécessaires pour affronter les épisodes climatiques extrêmes (îlots de fraîcheur, gestion des eaux pluviales, revêtement perméable pour les aires de stationnement, etc.) ; · prévoient des aménagements sécuritaires intrinsèques au projet et en lien avec l'environnement immédiat ; · intègrent les principes du design actif afin de promouvoir de saines habitudes de vie et de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des usagers.
BALISES SPÉCIFIQUES AUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET DE SANTÉ	
SYNERGIE ET DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE	• Le projet d'établissement d'un équipement de santé privilégie, le cas échéant, une certaine proximité avec un établissement d'enseignement supérieur ou la Cité de la Biotech, de façon à favoriser une synergie entre les établissements (recherche, bassin de main-d'œuvre, etc.).
RÉDUCTION ET OPTIMISATION DES STATIONNEMENTS DE SURFACE	• Des mécanismes relatifs au partage de cases de stationnement avec des bâtiments avoisinants sont explorés et, si possible, exploités ; • Le projet privilégie l'aménagement de stationnements souterrains, ou alors de structures de stationnement étagées, traitées sur le plan architectural lors de la conception du projet.
BALISES SPÉCIFIQUES AUX ÉQUIPEMENTS D'ÉDUCATION	
GESTION OPTIMALE DES ESPACES EXTÉRIEURS ET RÉDUCTION DES STATIONNEMENTS DE SURFACE	• Dans le cas des écoles primaires et secondaires, le projet privilégie une construction à proximité immédiate d'un espace vert ; • Les surfaces minéralisées sont réduites au maximum; l'engazonnement et la plantation d'arbres et d'arbustes au pourtour du terrain et de la cour de récréation sont privilégiés, incluant l'aménagement d'aires de jeux ; • Des mécanismes relatifs au partage de cases de stationnement avec des bâtiments avoisinants sont explorés et, si possible, exploités ; • Dans le cas des établissements collégiaux ou universitaires, le projet privilégie l'aménagement de stationnements souterrains, ou alors de structures de stationnement étagées, traitées sur le plan architectural lors de la conception du projet.

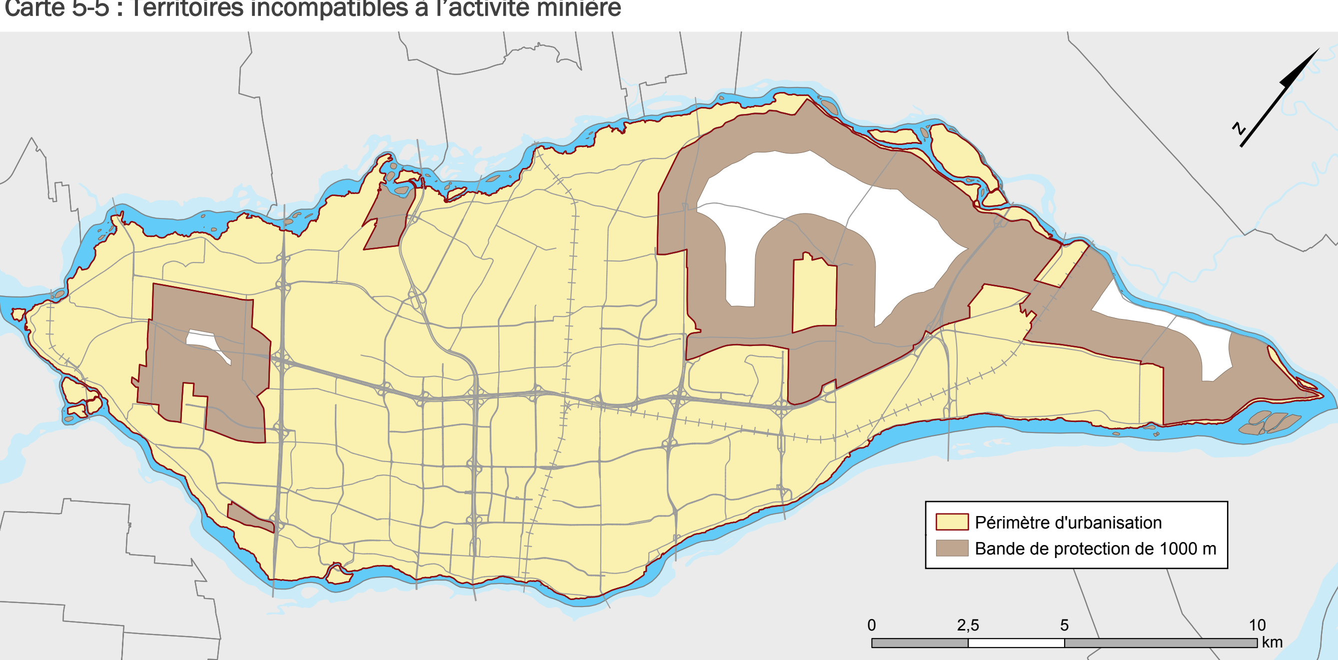
5.8. TERRITOIRES INCOMPATIBLES À L'ACTIVITÉ MINIÈRE

Le 14 décembre 2016, l'article 108 de la Loi modifiant la Loi sur les mines « (L.Q. 2013, chapitre 32) » est entré en vigueur (décret 1075-2016), ce qui permet dorénavant aux MRC de décréter des territoires incompatibles avec les activités minières en vertu de l'article 6 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) et de l'article 304.1.1 de la Loi sur les mines (RLRQ, c. M-13.1). Le 11 janvier 2017, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) a annoncé une nouvelle orientation gouvernementale en matière d'aménagement du territoire, soit celle de favoriser une cohabitation harmonieuse de l'activité minière avec les autres utilisations du territoire.

Le premier objectif de cette nouvelle orientation vise à protéger les activités dont la viabilité serait compromise par les impacts engendrés par l'activité minière en fonction des utilisations du territoire et des préoccupations du milieu et propose un cadre régissant l'identification et la délimitation des territoires incompatibles à l'activité minière. Ainsi, la Ville de Laval, détenant à la fois les pouvoirs d'une ville et celle d'une MRC, a désormais la possibilité d'identifier et de délimiter dans son schéma d'aménagement et de développement des territoires privés ou publics incompatibles à l'activité minière. Cette identification a pour effet d'interdire la prospection, la recherche, l'exploration et l'exploitation minière des substances minérales faisant partie du domaine de l'État compris dans ce territoire ; le droit aux substances minérales, sauf celles de la couche arable, fait partie du domaine de l'État. Le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles ne pourra donc pas délivrer de nouveaux titres miniers dans les territoires identifiés par la Ville comme étant incompatibles. La soustraction à l'activité minière des territoires incompatibles devient applicable à compter de la reproduction des territoires incompatibles avec l'activité minière sur la carte des titres miniers du MERN. Puisque l'utilisation du sol change au fil du temps, la Ville pourra éventuellement modifier les territoires incompatibles et s'ajuster en fonction des nouvelles réalités. Dans le présent schéma, la Ville de Laval identifie comme territoires incompatibles à l'activité minière les territoires suivants, tel qu'illustrés à la carte 5- 5 :

- Le périmètre d'urbanisation identifié à la carte 2-5 ;
- Une bande de protection d'une largeur de 1000 mètres autour du périmètre d'urbanisation.

Carte 5-5 : Territoires incompatibles à l'activité minière





PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

6. PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

En vertu du deuxième alinéa de l'article 7 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), le schéma d'aménagement et de développement révisé doit être accompagné d'un plan de mise en œuvre. Dans le cadre du présent schéma d'aménagement, celui-ci est incarné par la révision des règlements d'urbanisme, le plan d'action et un programme de monitorage.

6.1. RÉVISION DES RÈGLEMENTS D'URBANISME

L'entrée en vigueur du schéma d'aménagement entrainera le processus de modification en concordance des règlements d'urbanisme de la Ville de Laval, comme prescrit par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1). Cette modification substantielle des règlements d'urbanisme se traduira par une révision complète du cadre réglementaire qui consistera à revoir en profondeur les outils de planification et de réglementation en place (PPU, zonage, lotissement, construction, PIIA, dérogation mineure, etc.) ainsi qu'à évaluer la possibilité d'intégrer de nouveaux outils et de nouvelles techniques réglementaires, tels que le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) et l'approche réglementaire basée sur la forme urbaine. Plusieurs consultations publiques sont prévues lors de ce grand exercice, ce qui permettra à la Ville d'informer les citoyens sur le processus de la révision et de tenir compte des avis exprimés des lavallois sur les enjeux d'aménagement et d'urbanisme.

Les règlements d'urbanisme joueront un rôle de premier plan afin d'assurer la mise en œuvre des orientations et principes d'aménagement établis au schéma d'aménagement en intégrant le cadre réglementaire prescrit au document complémentaire et en assurant, à courte échéance, la mise en application de plusieurs actions énoncées au plan d'action présentée dans la section suivante. Enfin, cette mise en œuvre des objectifs du schéma d'aménagement sera également assurée par l'élaboration de politiques et de stratégies municipales ainsi que par la mise en place d'outils de planification et de gestion complémentaires au schéma d'aménagement qui devront être harmonisés à la nouvelle réglementation.



6.2. PLAN D'ACTION

Le plan d'action suivant présente, sous forme de tableaux, les actions découlant des orientations et des objectifs présentés au chapitre 3. Ce plan propose les horizons de mise en place de ces actions qui se feront à court terme (0-5 ans), à moyen terme (5-10 ans) et à long terme (+10 ans), ou en continu.

La réalisation de ces actions est sous la responsabilité d'un ou plusieurs services municipaux en collaboration avec les organismes et les partenaires du milieu, tant du secteur privé, public que communautaire. Également, la participation de certains ministères et organismes gouvernementaux est essentielle afin de contribuer à la concrétisation du schéma d'aménagement. Une liste des coûts approximatifs des équipements et des infrastructures projetés dans le schéma d'aménagement est disponible à l'annexe 1 du chapitre 8.

ORIENTATION 1 : GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS DE FAÇON ÉCORESPONSABLE

OBJECTIF 1.1 : CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN ARRIMANT LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE ET LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS - PLANIFICATION					
1. Orienter le développement vers les secteurs déjà desservis ou en continuité avec le territoire urbanisé selon les critères définis à la section 5.1.3.				x	Ville de Laval
2. Réviser les plans directeurs des infrastructures (égout et aqueduc) et assurer leur mise à jour afin de desservir adéquatement les secteurs à construire et à transformer et réduire progressivement les surverses, conformément aux politiques environnementales en vigueur.	x			x	Ville de Laval
3. Élaborer et mettre en œuvre, en collaboration avec les partenaires, un plan intégré de mobilité durable (routier, collectif et actif) pour le territoire de Laval.	x	x			Ville de Laval STL MTMDET ARTM CIT Laurentides et les Moulins
4. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière pour l'implantation des équipements structurants d'intérêt métropolitain et régional.				x	Ville de Laval
5. Élaborer et mettre en œuvre une étude d'opportunité sur les déplacements piétonniers sur le territoire de Laval.	x				Ville de Laval
6. Élaborer et mettre en œuvre une politique sur le stationnement afin d'assurer une meilleure gestion du stationnement pour l'ensemble du territoire de Laval.	x				Ville de Laval
7. Étudier l'opportunité d'implanter des systèmes de vélos ou d'automobiles en libre-service, notamment au centre-ville et à proximité des stations de métro.	x	x			Ville de Laval
ACTIONS - COORDINATION ET PARTENARIAT					
8. Accorder les ressources nécessaires à l'évaluation et à la priorisation des demandes de services municipaux dans les secteurs à construire et à redévelopper.	x				Ville de Laval
9. Poursuivre la collaboration et les réflexions avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) concernant la réalisation :					Ville de Laval MTMDET CMM
• du prolongement de l'A-440 en autoroute ou en boulevard urbain dans le secteur ouest de Laval ;				x	

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS - COORDINATION ET PARTENARIAT					
• de l'élargissement de l'A-13 à la hauteur du pont Louis-Bisson ;				x	
• du prolongement de l'A-19 jusqu'à Bois-des-Filion.				x	
10. Accentuer la collaboration avec la Société de transport de Laval (STL) afin d'assurer une meilleure intégration des transports collectifs lors de la planification des nouveaux quartiers et lieux d'emplois.				x	Ville de Laval STL
11. Collaborer avec la STL à l'amélioration et à l'optimisation de la desserte en transport collectif interne.				x	Ville de Laval STL
12. Collaborer à l'amélioration de la performance du service d'autobus par la mise en place de mesures préférentielles et par l'implantation d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS), notamment sur les boulevards Le Corbusier, de la Concorde, des Laurentides, Notre-Dame, Curé-Labelle, Dagenais et Saint-Martin et par la mise en œuvre du projet de service rapide bus (SRB) Pie-IX en territoire lavallois.	x			x	Ville de Laval STL STM
13. Poursuivre la planification du prolongement du métro sur le territoire, en collaboration avec les partenaires, en priorisant à court terme le prolongement des tronçons 1 et 2 de la ligne orange.				x	Ville de Laval MTMDET ARTM CMM STM
14. Collaborer avec le MTMDET pour réaménager les carrefours aux jonctions du réseau routier municipal et des bretelles autoroutières, notamment pour augmenter la présence d'arbres, intégrer les modes de transport actifs et optimiser l'utilisation du sol.				x	Ville de Laval MTMDET STL
15. Participer à l'amélioration de la fonctionnalité du réseau artériel métropolitain (RAM) en y intégrant notamment des aménagements en faveur des modes de transport actif et collectif.				x	Ville de Laval CMM STL
16. Collaborer à la planification et au déploiement d'un réseau de recharge pour véhicules électriques sur le territoire lavallois, tant sur le domaine public que privé.	x			x	Ville de Laval Hydro-Québec Partenaires privés
ACTIONS – PROJETS					
17. Poursuivre la mise à niveau des stations et des ouvrages majeurs de distribution d'eau potable, d'interception et de réduction progressive des surverses, des usines d'épuration des eaux et des stations de pompage.				x	Ville de Laval

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS - PROJETS					
18. Assurer la connectivité et l'efficacité du réseau routier structurant par la réalisation des travaux suivants, tout en limitant les impacts négatifs sur le plan économique, écologique et social :					Ville de Laval
• Le raccordement du boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et l'avenue Francis-Hughes;		x			
• le prolongement du boulevard Saint-Martin Est, à l'est du boulevard Vanier ;			x		
• le réaménagement du boulevard Saint-Martin Ouest, entre l'A-13 et la 100e Avenue ;		x			
• l'élargissement du boulevard Daniel-Johnson, entre les boulevards Saint-Martin et du Souvenir ;	x				
• le prolongement de la rue Cardinal jusqu'au boulevard Notre-Dame ;		x			
• le prolongement de boulevard René-Laennec jusqu'à la rue Saint-Saëns ;		x			
• le raccordement de la 100e Avenue jusqu'au boulevard Cléroux ;	x				
• le prolongement des boulevards de la Renaissance et des Oiseaux ;		x			
• la reconfiguration du boulevard Sainte-Rose à la hauteur du boulevard de la Renaissance ;		x			
• le prolongement du boulevard Chomedey jusqu'au boulevard Dagenais ;			x		
• le prolongement de l'avenue Jean-Béraud jusqu'au boulevard Curé-Labelle ;		x			
• l'élargissement du boulevard Arthur-Sauvé, entre le boulevard Dagenais Ouest et l'avenue des Bois ;		x			
• la construction d'un viaduc au-dessus de l'A-440, entre le boulevard Robert-Bourassa et la rue Gaumont *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*	x				

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS - PROJETS					
19. Poursuivre la mise en œuvre du Plan de mobilité active de Laval.	x			x	Ville de Laval
20. Mettre en œuvre le Plan directeur du réseau cyclable selon une priorisation basée sur la connectivité et la continuité du réseau ainsi que sur la rentabilité des déplacements (achalandage).	x			x	Ville de Laval
21. Consolider le réseau cyclable artériel par le déploiement du réseau Vélo-express, connecté à la Route verte et au Sentier métropolitain cyclable et pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire afin de relier les différents pôles d'intérêt et les générateurs de déplacements sur le territoire lavallois et assurer la liaison vers les municipalités limitrophes.	x				Ville de Laval CMM

OBJECTIF 1.2 : OPTIMISER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE AUX POINTS D'ACCÈS ET AUX ABORDS DU RÉSEAU DE TRANSPORT COMMUN STRUCTURANT

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS - PLANIFICATION					
1. Réviser ou élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.	x	x			Ville de Laval ARTM
2. Mener des études de design et de revitalisation et des études économiques pour la station de métro Cartier et la station de métro et gare De la Concorde.	x	x			Ville de Laval CMM
3. Élaborer une stratégie d'investissement spécifique aux aires TOD afin de prioriser les investissements municipaux pour assurer l'attractivité de ces secteurs et accroître les retombées fiscales pour la Ville et la collectivité lavalloise.	x				Ville de Laval
4. Réaliser des études de mobilité et des plans de gestion de l'offre en stationnement (quantité, coût, durée permise et localisation) et des déplacements qui soient spécifiques aux aires TOD, afin d'améliorer la connectivité, l'intermodalité, la perméabilité du tissu urbain et l'optimisation de l'occupation du sol, ainsi que l'attrait du transport collectif.				x	Ville de Laval ARTM STL
ACTIONS - COORDINATION ET PARTENARIAT					
5. De concert avec les partenaires, revoir la conception des stationnements incitatifs de manière à ce qu'ils soient intégrés à la composition architecturale des bâtiments jouxtant un point d'accès au réseau de transport collectif structurant.				x	Ville de Laval ARTM STL
6. Associer la population et les organismes communautaires des aires TOD à l'exercice de la planification particulière.				x	Ville de Laval
7. Établir des partenariats avec des acteurs publics, privés et institutionnels de façon à contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière dans les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant projetés.				x	Ville de Laval
ACTIONS – PROJETS					
8. Revaloriser les terrains contaminés du site de la gare Vimont.		x			Ville de Laval
9. Revoir la configuration et l'aménagement de l'avenue Léo-Lacombe, notamment pour créer un espace public linéaire le long de la voie ferrée.		x			Ville de Laval
10. Réorganiser les abords immédiats de la station de métro Cartier et de la station de métro et gare De la Concorde et relocaliser le dépôt de neige usée situé à proximité de la gare de Sainte-Rose pour optimiser l'occupation du sol.	x				Ville de Laval ARTM
11. Redévelopper et mettre en valeur les équipements municipaux à proximité de la station de métro Cartier.	x	x			Ville de Laval

OBJECTIF 1.3 : INTÉGRER LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE AU CŒUR DE LA PLANIFICATION ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre :					Ville de Laval
• un plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*) ;	x			x	
• un plan régional des milieux humides et hydriques (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*) ;	x			x	
• une politique relative à la gestion des cours d'eau ;	x			x	
• une stratégie d'acquisition des milieux naturels ;	x			x	
• des stratégies parallèles de gestion écologique des eaux de surface, complémentaires aux modes traditionnels ;	x			x	
• une politique de l'arbre et un plan de foresterie urbaine permettant d'augmenter la canopée, en priorisant les quartiers ayant un déficit en canopée, et de mettre en valeur les qualités de l'arbre en milieu urbain ;	x			x	
• des plans de protection et de conservation des sources d'eau potable.		x			
2. Mettre en place des incitatifs financiers visant à accroître la plantation d'arbres et favoriser les mesures de verdissement sur les terrains privés commerciaux et industriels.	x				Ville de Laval
3. Maintenir le programme de distribution d'arbres et bonifier l'aide financière pour la plantation d'arbres sur les propriétés résidentielles dans les quartiers existants.				x	Ville de Laval
4. Poursuivre la réalisation de l'inventaire arboricole sur le domaine public pour évaluer l'état actuel de la foresterie municipale (essences, âge, santé, etc.) et en améliorer la gestion.	x				Ville de Laval
5. Réaliser une étude pour connaître les délimitations et réaliser la caractérisation des bassins versants présents sur le territoire lavallois.	x				Ville de Laval Organismes de bassin versant
6. Poursuivre les démarches pour l'agrandissement de la superficie du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles.				x	Ville de Laval MDDELCC Éco-Nature MFFP

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PLANIFICATION					
7. Solliciter le gouvernement du Québec pour inscrire de nouvelles aires protégées suivantes au Registre des aires protégées, notamment : • habitat floristique de la Rivière-des-Mille-Îles ; • habitat du rat musqué 11-13-0036-1988 ; • habitat du rat musqué 11-13-0041-1988 ; • habitat du rat musqué 11-13-0045-1989 ; • habitat du rat musqué 11-13-0087-1993.				x	Ville de Laval MDDELCC MFFP
8. Réaliser un inventaire des activités anthropiques en amont des prises d'eau potable ainsi qu'une étude d'analyse de vulnérabilité de la source.	x			x	Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
9. Collaborer avec les organismes locaux afin de cartographier les milieux naturels sur le territoire lavallois et en assurer la mise à jour régulière.				x	Ville de Laval Organismes de conservation
10. Poursuivre les efforts afin que les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain, les bois d'intérêt municipal et les milieux humides d'intérêt de propriété municipale soient inscrits à titre d'initiatives municipales de conservation au Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*).	x				Ville de Laval CMM
11. Poursuivre les discussions avec le gouvernement du Québec dans le but de doter Laval d'une carte officielle de son résxeau hydrique.	x				Ville de Laval Gouvernement du Québec
12. Poursuivre les représentations auprès du conseil stratégique de la Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent–Grand Montréal, ainsi qu'auprès du Conseil des bassins versants des Mille-Îles (COBAMIL).				x	Ville de Laval Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal COBAMIL
13. Poursuivre la mise en place d'une table de concertation pour les bois de Laval afin d'assurer la collaboration des organismes dans la protection et la mise en valeur des milieux naturels.	x			x	Ville de Laval Organismes de conservation
14. Poursuivre la collaboration avec le gouvernement du Québec et la CMM et participer financièrement, selon une contribution équivalente de chaque partie, à l'acquisition des trois grandes îles en vue d'assurer leur mise en valeur à des fins de conservation.	x			x	Ville de Laval CMM Gouvernement du Québec
15. Travailler de concert avec les divers intervenants du milieu pour restaurer certains milieux naturels d'intérêt partiellement dégradés.				x	Ville de Laval Organismes de conservation

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PROJETS					
16. Poursuivre la mise en œuvre du programme de débranchement des gouttières de la Ville de Laval, du plan de réduction des émissions de GES et du plan d'adaptation aux changements climatiques.				x	Ville de Laval
17. Mettre en valeur les rivières et les cours d'eau intérieurs, notamment par la renaturalisation des berges.				x	Ville de Laval
18. Aménager des îlots de fraîcheurs à des endroits stratégiques, notamment dans le centre-ville, dans les secteurs industriels et dans les pôles de quartier.				X	Ville de Laval
19. Promouvoir l'aménagement de pratiques de gestion optimale et écologique des eaux pluviales dans l'environnement urbain et les projets de réaménagement.				X	Ville de Laval
20. Soutenir le plan d'action pour l'augmentation de la canopée et assurer le suivi de l'indice de la canopée en collaboration avec la CMM.	X			x	Ville de Laval CMM Organismes de conservation
21. Assurer l'intégrité écologique des terrains municipaux à l'intérieur des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et des bois d'intérêt municipal, (notamment le bois de la Source, le bois de l'Équerre, le bois Papineau, le bois du Souvenir et le bois Armand-Frappier) et les mettre en valeur.				X	Ville de Laval
22. Évaluer l'opportunité de devenir propriétaire et de faire reconnaître comme aires protégées les 24 îles orphelines de l'archipel lavallois.	x				Ville de Laval Gouvernement du Québec
23. Poursuivre la collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et l'organisme Éco-Nature, afin d'effectuer la campagne d'échantillonnage d'eau des rives ceinturant l'île Jésus.				x	Ville de Laval Gouvernement du Québec Organismes de conservation
ACTIONS – RÉGLEMENTATION					
24. Adopter un règlement régissant l'écoulement des cours d'eau.	x				Ville de Laval
25. Évaluer la possibilité de se doter d'outils juridiques (fiducie foncière d'utilité sociale, réserve aquatique) pour conserver à perpétuité la rivière des Mille Îles.	x				Ville de Laval

OBJECTIF 1.4 : TENIR COMPTE DES CONTRAINTES D'ORIGINES NATURELLE ET ANTHROPIQUE DANS LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS - PLANIFICATION					
1. Analyser des méthodes alternatives pour une gestion optimale des neiges usées et développer des critères pour la localisation des nouveaux sites ou l'agrandissement des sites existants.	x			x	Ville de Laval
2. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de mise en valeur et de financement visant la réhabilitation des terrains contaminés.	x			x	Ville de Laval
3. Actualiser l'inventaire des matières dangereuses recensées dans les entreprises et élaborer des plans d'urgence et des mesures de réduction des risques pour ces matières.	x			x	Ville de Laval
4. Élaborer et mettre en œuvre une politique en matière d'éclairage urbain visant notamment la réduction de la consommation d'énergie et de la pollution lumineuse.	x			x	Ville de Laval
5. Réviser et mettre en œuvre le nouveau Plan de gestion des matières résiduelles.				x	Ville de Laval
6. Identifier certains territoires incompatibles à l'activité minière à la suite de l'entrée en vigueur de l'article 304.1.1 de la Loi sur les mines (RLRQ, c. M-13.1) comme présenté à la section 5.8 et évaluer la possibilité de soustraire des secteurs supplémentaires (milieux agricoles, résidences, bâtiments patrimoniaux classés, etc.).	x				Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
7. Solliciter la collaboration des entreprises publiques et privées de transport d'énergie, de télécommunication et ferroviaires afin que leurs projets se conforment à la réglementation municipale, et afin qu'elles communiquent en toute transparence à la Ville et à la population les informations définies à la section 5.6 lors de l'implantation d'équipements et d'infrastructures.				x	Ville de Laval CP CN Hydro-Québec Gaz Métro Bell Vidéotron
8. Poursuivre les représentations auprès des instances concernées afin de mieux connaître les produits dangereux transportés par voie ferrée sur le territoire et de réduire les vitesses maximales des convois.	x			x	Ville de Laval CP CN
9. Adresser une requête au gouvernement du Québec pour l'identification, la caractérisation et l'établissement de la cartographie des zones exposées aux glissements de terrain sur le territoire lavallois, afin de les intégrer aux outils de planification.	x				Ville de Laval Gouvernement du Québec
10. Limiter l'impact du transport lourd sur les milieux de vie lors de la planification du réseau de camionnage, de concert avec les acteurs de l'industrie (transport, extraction, camionnage, etc.) et les citoyens.				x	Ville de Laval

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
11. Mettre sur pied un comité interservices pour évaluer l'acceptabilité du risque lors de l'implantation d'un usage sensible à proximité d'une voie ferrée, d'un réseau de transport d'hydrocarbures ou d'un établissement industriel entreposant ou utilisant des matières dangereuses susceptibles de menacer la santé et la sécurité publiques.	x				Ville de Laval
12. Mettre en place un comité mixte municipal-industrie ayant pour mandat d'assurer la gestion de risques des sinistres majeurs liés aux matières dangereuses visées, entre autres, par le Règlement sur les urgences environnementales.	x				Ville de Laval MSSS MSP Environnement Canada
13. En collaboration avec le gouvernement du Québec, revoir les dispositions applicables dans la zone de grand courant d'une plaine inondable (0-20 ans).	x				Ville de Laval Gouvernement du Québec
ACTIONS – PROJETS					
14. Poursuivre la mise en œuvre du schéma de couverture de risques incendie 2015-2019.	x				Ville de Laval
15. Valoriser les matières organiques et aménager des écocentres sur le territoire lavallois en minimisant les impacts pour les secteurs environnants.	x			x	Ville de Laval
16. Amorcer des discussions avec les entreprises propriétaires des carrières en exploitation sur le territoire lavallois afin de valoriser ces sites lors de leur fin de vie utile, et ce, dans l'intérêt de la collectivité, par l'élaboration de plans de restauration et de renaturalisation.	x				Ville de Laval Propriétaires des carrières en exploitation
17. Transformer les systèmes d'éclairage public de manière à ce qu'ils contribuent à la réduction de la pollution lumineuse et de la consommation énergétique, en profitant de l'occasion offerte par la réfection d'infrastructures urbaines.				x	Ville de Laval
ACTIONS – RÉGLEMENTATION					
18. Adopter un règlement pour encadrer les générateurs de risques présents sur le territoire assujettis au Règlement fédéral sur les urgences environnementales.	x				Ville de Laval

ORIENTATION 2 : STIMULER ET PROMOUVOIR LE DYNAMISME, L'INNOVATION ET LE CARACTÈRE IDENTITAIRE DE LA VILLE

OBJECTIF 2.1 : CRÉER UN CENTRE-VILLE MULTIFONCTIONNEL, ATTRACTIF ET PERFORMANT

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière du centre-ville selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.	x				Ville de Laval
2. Dresser le plan des déplacements pour l'ensemble du centre-ville afin d'améliorer la connectivité et la perméabilité du tissu urbain.	x				Ville de Laval STL ARTM
3. Élaborer une stratégie d'investissement spécifique au centre-ville afin de prioriser les investissements municipaux pour assurer l'attractivité de ce territoire et accroître les retombées fiscales pour la Ville et la collectivité lavalloise.	x				Ville de Laval
4. Développer et mettre en place une stratégie de gestion intégrée de l'offre en stationnement.	x			x	Ville de Laval ARTM
5. Définir une stratégie immobilière afin de stimuler le développement du centre-ville.	x				Ville de Laval
6. Mettre en place un programme de plantation d'arbres et d'autres végétaux au centre-ville et favoriser la création d'espaces verts de dimension significative et de places publiques constituées en réseau.	x				Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
7. Établir des partenariats avec des acteurs publics, privés et institutionnels de manière à contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière du centre-ville.	x			x	Ville de Laval
8. Soutenir la relocalisation du centre d'interprétation des biosciences Armand-Frappier à proximité du Cosmodôme et favoriser le développement d'un pôle de culture scientifique.	x				Ville de Laval Tourisme Laval
9. Soutenir la mise sur pied d'événements majeurs susceptibles d'affirmer le caractère identitaire et le rayonnement du centre-ville et de Laval.				x	Ville de Laval Tourisme Laval
10. En collaboration avec la STL, mettre en place un service de navette électrique pour relier les différents points d'intérêt du centre-ville.	x				Ville de Laval STL
11. Viser l'obtention du statut de zone touristique au centre-ville.	x				Ville de Laval Tourisme Laval

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PROJETS					
12. Construire une bibliothèque centrale et doter Laval d'équipements culturels multifonctionnels adaptés aux besoins de l'industrie et de la communauté.	x				Ville de Laval
13. Construire un complexe aquatique d'envergure suprarégionale.	x				Ville de Laval
14. Poursuivre les études de faisabilité et les démarches de financement pour la concrétisation d'un centre de création artistique *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*	x				Ville de Laval ROCAL
15. Requalifier l'ancienne carrière Lagacé (Carré Laval) à la suite du déménagement du dépôt de neige usée.	x				Ville de Laval
16. Protéger et mettre en valeur le bois Armand-Frappier et le bois du Souvenir.	x			x	Ville de Laval
17. Réaménager les boulevards Saint-Martin, du Souvenir et Le Carrefour afin d'améliorer la connectivité interne du centre-ville tout en rendant ces axes plus conviviaux.		x			Ville de Laval
18. Aménager des espaces verts et publics au bénéfice des résidents actuels et futurs et des utilisateurs du centre-ville.				x	Ville de Laval
19. Améliorer les liens physiques entre le centre-ville et la station multimodale De la Concorde.	x	x			Ville de Laval STL

OBJECTIF 2.2 : RECONNAÎTRE LE CARACTÈRE MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE PAR LA CONSOLIDATION DES PÔLES DE QUARTIER

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les pôles de quartier selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.	x	x			Ville de Laval
2. Prioriser les investissements municipaux visant à compléter les réseaux de transports actifs existants et le réaménagement des espaces verts et des espaces publics à l'intérieur des pôles de quartier.	x			x	Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
3. Associer la population et les organismes communautaires des pôles de quartier à l'exercice de la planification particulière.				x	Ville de Laval

OBJECTIF 2.3 : PROMOUVOIR L'AGRICULTURE EN TANT QUE COMPOSANTE IDENTITAIRE ET ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Mettre en œuvre le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de Laval.	x			x	Ville de Laval Comité consultatif agricole UPA régionale MAPAQ
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
2. En collaboration avec les partenaires, doter Laval d'une stratégie pour améliorer et développer les produits agrotouristiques.	x				Ville de Laval Tourisme Laval UPA régionale MAPAQ
3. En collaboration avec les partenaires, doter Laval d'un site d'expérimentation favorisant la recherche, l'innovation et le développement en matière d'agriculture durable.	x	x			Ville de Laval MAPAQ Établissements d'enseignement INRS
ACTIONS – PROJETS					
4. Consolider les kiosques à la ferme et encourager les réseaux de distribution locaux, notamment par l'aménagement de marchés dans les pôles de quartiers et ailleurs sur le territoire et par des mesures d'encouragement à l'achat des produits locaux.				x	Ville de Laval
5. Poursuivre les actions municipales pour accélérer le remembrement des terres agricoles morcelées.	x			x	Ville de Laval
6. Développer un concept de parc agricole pour faciliter l'accès aux terres et aux infrastructures, en soutien aux entreprises agricoles en démarrage.	x				Ville de Laval CMM
ACTIONS – RÉGLEMENTATION					
7. Approfondir la réflexion sur la pratique de l'agriculture urbaine, par exemple au sujet de la garde d'animaux de ferme en milieu urbain, en tenant compte notamment des notions de santé, de sécurité et de nuisances.	x				Ville de Laval UPA

OBJECTIF 2.4 : SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA VILLE POUR ACCROÎTRE SON RAYONNEMENT

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre un plan d'action en développement économique durable pour le territoire lavallois.	x				Ville de Laval
2. Élaborer et mettre en œuvre une planification particulière pour les artères commerciales, en priorisant notamment les interventions sur les boulevards des Laurentides et Curé-Labelle, selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.	x				Ville de Laval Chambre de commerce et d'industrie de Laval
3. Réaliser une étude de caractérisation détaillée des espaces industriels existants.	x				Ville de Laval
4. Mener une étude sur les technologies à privilégier pour l'implantation des infrastructures nécessaires à l'émergence de la « ville intelligente » et identifier les secteurs à desservir.	x				Ville de Laval
5. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière, notamment pour la constitution de réserves foncières aux fins de la réalisation de projets d'implantation ou de relocalisation d'entreprises.	x				Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
6. Établir des partenariats afin de mettre en œuvre le plan d'action en développement économique.	x			x	Ville de Laval Chambre de commerce et d'industrie de Laval Cité de la Biotech Établissements d'enseignement UPA Promoteurs
7. Soutenir la création de projets structurants innovateurs en appui à l'entrepreneuriat (incubateur, accélérateur, centre de transfert technologique, carrefour de référence, etc.).	x			x	Ville de Laval Chambre de commerce et d'industrie de Laval STL Institutions d'enseignement
8. En collaboration avec Tourisme Laval, réaliser une étude sur le potentiel de développement de projets et d'équipements touristiques.	x				Ville de Laval Tourisme Laval
9. En collaboration avec les partenaires, élaborer et mettre en œuvre une politique de signalisation des lieux d'intérêt sur l'ensemble du territoire lavallois, pour les attraits touristiques, historiques et culturels, économiques (les parcs industriels et le territoire agricole, par exemple) et autres.		x			Ville de Laval Tourisme Laval

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PROJETS					
10. Favoriser la construction d'un centre d'exposition au centre-ville.		x			Ville de Laval Tourisme Laval
11. Développer des produits touristiques particuliers à chacune des deux rives, notamment par l'aménagement éventuel d'une plage à la berge aux Quatre-Vents et à la berge des Baigneurs.	x				Ville de Laval Tourisme Laval Éco-Nature
12. Compléter le circuit cyclable récréotouristique sur le territoire lavallois en l'arrimant au sentier métropolitain Oka-Mont Saint-Hilaire, à la Route verte et à la Trame verte et bleue.	x				Ville de Laval CMM
13. Mettre en valeur la Trame verte et bleue et ses panoramas et collaborer à sa mise en œuvre à l'échelle du Grand Montréal.				x	Ville de Laval CMM
14. Valoriser le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, notamment par l'agrandissement du centre d'accueil.	x				Ville de Laval Éco-Nature CMM

OBJECTIF 2.5 : PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE CULTUREL

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	HORIZON 5-10 ans	HORIZON 10 ans et +	HORIZON Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre une politique du patrimoine lavallois, incluant notamment les immeubles, le patrimoine immatériel, les personnages, les évènements et les lieux historiques lavallois.	x			x	Ville de Laval
2. Réaliser des inventaires visant à mieux connaître et caractériser le patrimoine culturel, notamment le patrimoine architectural moderne, le patrimoine religieux et institutionnel, incluant l'intérieur de certains bâtiments et les objets d'intérêt.				x	Ville de Laval
3. Réaliser une étude de potentiel archéologique, en privilégiant les rives et les anciens noyaux villageois du territoire, afin d'adopter une réglementation pour protéger adéquatement le patrimoine archéologique.	x				Ville de Laval MCC
4. Réaliser une caractérisation des paysages lavallois.	x	x			Ville de Laval MCC
5. Identifier au programme triennal d'immobilisations les propriétés patrimoniales municipales devant faire l'objet de travaux de rénovation *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*	x				Ville de Laval
6. Mettre en œuvre un programme de revitalisation des bâtiments patrimoniaux sur le territoire lavallois.	x			x	Ville de Laval MCC
7. Appliquer les balises d'aménagement paysager définies à la section 5.5, notamment dans le cadre de l'élaboration de la planification particulière pour les composantes stratégiques identifiées à la carte 2-46, lors d'interventions qui touchent les éléments du patrimoine culturel identifiés à la carte 2-48 et pour la réalisation de tous projets qui pourraient avoir un impact significatif sur le paysage lavallois et sa transformation *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*	x			x	Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
8. Sensibiliser les entreprises de transport d'énergie, de télécommunication et ferroviaires aux balises définies à la section 5.6 relativement à l'intégration harmonieuse de leurs équipements dans le paysage lavallois.				x	Ville de Laval
9. Réaliser une étude sur le potentiel de reconversion et de redéveloppement du vieux pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, en collaboration avec le gouvernement fédéral, la population et les partenaires du milieu.	x	x			Ville de Laval Gouvernement du Canada
10. Évaluer l'opportunité, en collaboration avec Hydro-Québec, de mettre en œuvre des projets d'enfouissement des réseaux aériens existants en priorisant les voies publiques situées à l'intérieur des composantes stratégiques du territoire urbain identifiées à la carte 2-46 et des territoires patrimoniaux identifiés à la carte 2-48.	x			x	Ville de Laval Hydro-Québec

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PROJETS					
11. Intégrer l'horticulture urbaine à l'aménagement de l'espace public.				x	Ville de Laval
12. Implanter des écrans végétaux et revoir les techniques d'aménagement des écrans existants en bordure des autoroutes et des boulevards urbains pour accroître leur efficacité et leur durée de vie tout en contribuant à l'amélioration du paysage.				x	Ville de Laval
13. Investir dans le verdissement et l'amélioration des aménagements aux entrées de villes en tant que vecteurs identitaires de la ville.				x	Ville de Laval MTMDET
14. Poursuivre la protection et la mise en valeur des ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine, soit l'archipel de la Rivière-des-Mille-Îles, le village de Sainte-Rose, le village de Saint-Vincent-de-Paul et la pointe est de l'île de Laval.				x	Ville de Laval CMM
15. Adopter un guide d'affichage touristique afin d'identifier les sites d'intérêt.	x				Ville de Laval Tourisme Laval
16. Poursuivre la promotion des circuits patrimoniaux.				x	Ville de Laval Tourisme Laval
17. Favoriser l'enfouissement des réseaux techniques urbains pour les nouveaux projets de développement immobilier de haute densité, à proximité des milieux naturels sensibles et à l'intérieur des territoires patrimoniaux identifiés à la carte 2-48.	x			x	Ville de Laval Hydro-Québec
ACTIONS – RÉGLEMENTATION					
18. Cibler et évaluer les immeubles et les sites patrimoniaux qui méritent d'être assujettis au processus de citation en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ, c. P-9.002).	x			x	Ville de Laval MCC

ORIENTATION 3 : CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS, INCLUSIFS ET À ÉCHELLE HUMAINE

OBJECTIF 3.1 : REPENSER LA CONCEPTION ET LA TRANSFORMATION DES MILIEUX DE VIE EN RELATION AVEC L'EXPÉRIENCE HUMAINE

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Prioriser au programme triennal d'immobilisations la transformation des grands axes routiers en leur conférant une signature visuelle particulière, en y intégrant les modes des transports actif et collectif ainsi qu'un mobilier urbain adapté aux besoins de ses usagés et en y intensifiant le verdissement.	x			x	Ville de Laval STL
2. Adopter et mettre en œuvre une politique d'intégration de l'art et du design urbain dans l'espace public.	x			x	Ville de Laval
3. Appliquer des critères de design urbain et de qualité paysagère, des principes d'écomobilité et d'accessibilité universelle dans la conception et la réalisation des infrastructures et des équipements municipaux.				x	Ville de Laval STL
4. Procéder à un concours d'architecture pour des projets municipaux d'envergure, avec l'intégration d'art public, afin de leur conférer une signature distinctive et en faire des éléments emblématiques du paysage lavallois.				x	Ville de Laval
5. Adopter et mettre en œuvre une politique d'accessibilité universelle, en collaboration avec les acteurs du milieu.	x			x	Ville de Laval
ACTIONS – COLLABORATION ET PARTENARIAT					
6. Identifier et coordonner les interventions et les travaux d'aménagement à réaliser dans une perspective d'écomobilité, en collaboration avec la STL.				x	Ville de Laval STL
7. Améliorer l'accessibilité des divers segments de la clientèle (personnes handicapées, à mobilité réduite, âgées, cyclistes, etc.) au réseau de transport collectif, en collaboration avec la STL.				x	Ville de Laval STL
ACTIONS – PROJETS					
8. Établir des lignes directrices pour l'aménagement et le réaménagement des voies de circulation, selon leur hiérarchie, en favorisant la mobilité durable (trottoirs, pistes cyclables, mobilier urbain, etc.) et le verdissement, et en identifiant les mesures d'apaisement de la circulation à mettre en place.	x				Ville de Laval STL
9. Introduire des éléments de mobilier urbain et d'éclairage contribuant à la signature des milieux de vie, au confort et à la sécurité des usagers.				x	Ville de Laval
10. Mettre sur pied un mécanisme de reconnaissance pour les projets d'architecture et de design urbain novateurs.	x				Ville de Laval

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PROJETS					
11. Poursuivre les actions pour l'intégration des personnes handicapées et à mobilité réduite.				x	Ville de Laval
12. Planter massivement et de façon linéaire les abords des voies de circulation.				x	Ville de Laval

OBJECTIF 3.2 : PLANIFIER UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE, DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES PUBLICS ADAPTÉS AUX BESOINS DES FAMILLES ET DE TOUS LES CITOYENS

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Mettre en œuvre la politique de l'habitation.	x				Ville de Laval SCHL SHQ
2. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie immobilière, notamment pour la constitution de réserves foncières aux fins de la réalisation de projets d'intérêt public.	x				Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
3. Accompagner les commissions scolaires dans leur planification des futurs établissements scolaires, selon les balises d'aménagement définies à la section 5.7.				x	Ville de Laval Commission scolaire de Laval Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier
4. Accompagner le centre intégré de santé et de services sociaux de Laval (CISSSL) dans sa planification des futurs établissements de santé afin de répondre aux besoins de la population et d'augmenter la rétention de la clientèle sur le territoire lavallois, selon les balises d'aménagement définies à la section 5.7.				x	Ville de Laval CISSS de Laval
5. Poursuivre les partenariats visant le partage des équipements existants et projetés.				x	Ville de Laval Commission scolaire de Laval Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier Établissements d'enseignement
ACTIONS – PROJETS					
6. Poursuivre les représentations auprès de la Société d'habitation du Québec (SHQ) pour que Laval obtienne le statut de ville mandataire.	x				Ville de Laval SHQ
7. Poursuivre la livraison des programmes provinciaux d'amélioration de l'habitat.				x	Ville de Laval SHQ
8. Construire trois nouvelles casernes de pompiers (quartiers Saint-François, Pont-Viau et Laval-Ouest) pour améliorer la couverture du territoire.	x	x			Ville de Laval
9. Construire un poste de gendarmerie sur le boulevard Chomedey et prévoir les besoins sur le territoire, notamment dans les secteurs à redévelopper.	x			x	Ville de Laval
10. Évaluer et réviser au besoin la Stratégie Neige, notamment à la lumière des conclusions de l'étude d'opportunité sur les déplacements piétonniers.	x				Ville de Laval

OBJECTIF 3.3 : ENCOURAGER LA VITALITÉ CULTURELLE ET COMMUNAUTAIRE COMME LEVIER DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

ACTIONS	HORIZON				INTERVENANTS
	0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer et mettre en œuvre :				x	Ville de Laval
• une politique de développement social ;	x				
• un cadre de référence sur la diversité culturelle ;	x			x	
• un plan directeur des parcs et des espaces publics ;	x			x	
• un plan de développement du Centre de la nature ;	x			x	
• un plan de développement pour l'ensemble des équipements sportifs, communautaires, scientifiques et culturels, incluant un plan directeur des bibliothèques ;	x			x	
• un plan de développement culturel.	x			x	
ACTIONS – PROJETS					
2. Adopter et mettre en œuvre une stratégie d'acquisition, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels, et en faciliter l'accessibilité.	x			x	Ville de Laval
3. Adopter et mettre en œuvre une stratégie d'aménagement et de mise en valeur des plans d'eau et des berges, visant notamment la berge des Baigneurs, afin d'améliorer la qualité de l'eau, de faciliter l'accessibilité et d'encourager la pratique d'activités récréatives (baignade, plage, location d'embarcations, marina, etc.).	x	x			Ville de Laval
4. Aménager des lieux de rassemblement qui répondent aux besoins de l'ensemble de la population lavalloise et des communautés qui la composent.				x	Ville de Laval
5. Aménager l'ensemble des parcs familiaux afin de les doter d'installations, d'un couvert végétal de qualité, d'équipements et de services permettant de consolider une programmation d'activité quatre saisons.				x	Ville de Laval
ACTIONS – COLLABORATION					
6. Poursuivre la collaboration avec les partenaires impliqués dans le déploiement de la Trame verte et bleue afin d'assurer la mise en œuvre du projet métropolitain du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles.	x			x	Ville de Laval CMM Éco-Nature

OBJECTIF 3.4 : REVITALISER LES QUARTIERS PRÉSENTANT DES DÉFIS URBAINS ET SOCIOÉCONOMIQUES

ACTIONS	HORIZON 0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	Continu	INTERVENANTS
ACTIONS – PLANIFICATION					
1. Élaborer une planification détaillée pour les quatre projets urbains structurants identifiés par la Ville (aire TOD Cartier, aire TOD De la Concorde, aire TOD Montmorency et secteur des Immeubles Val-Martin), de concert avec la population et les partenaires, et en assurer la mise en œuvre.	x				Ville de Laval ARTM SCHL
2. Poursuivre, prioriser et réorienter au besoin l'application des programmes municipaux d'aide financière à la rénovation résidentielle et à l'accession à la propriété.				x	Ville de Laval
ACTIONS – COORDINATION ET PARTENARIAT					
3. Poursuivre et soutenir les projets de revitalisation urbaine intégrée (RUI) existants et favoriser l'émergence de nouveaux projets.				x	Ville de Laval
ACTIONS – PROJETS					
4. Identifier des projets d'urbanisme tactique et mettre en place un comité chargé d'assurer leur mise en œuvre.	x				Ville de Laval



6.3. PROGRAMME DE MONITORAGE

Afin de concrétiser et d'atteindre les orientations et les objectifs poursuivis et décrits au chapitre 3, la Ville préconise également l'élaboration d'un programme de monitorage qui comprendra une série d'indicateurs et de cibles. Face à l'évolution des modes de gestion, l'affirmation de valeurs nouvelles et la modification des structures municipales, l'utilisation d'indicateurs financiers, sociaux, économiques et environnementaux s'avèrent indispensables pour caractériser les effets attendus du présent document de planification. Cet outil permettra de mesurer et d'évaluer, d'un point de vue quantitatif, l'évolution des progrès réalisés et de réorienter les stratégies municipales, le cas échéant. Cependant, cet outil de mise en œuvre et de suivi du schéma d'aménagement sera élaboré suivant son entrée en vigueur.

Le développement de cet outil de monitorage devra s'inscrire étroitement avec le contenu du plan stratégique qui découle de la vision Urbaine de nature, ainsi qu'avec les différents plans sectoriels sous la responsabilité respective des services municipaux et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM.

6.4. PARTICIPATION CITOYENNE

La Ville de Laval place la participation des citoyens à sa vie civique et à son développement au cœur de ses priorités. Reflétant cette volonté d'écoute des aspirations, des attentes et des préférences des Lavallois, la Ville reconnaît le pouvoir des Lavallois de participer aux processus décisionnels de leur ville. Cinq principes constituent les conditions de succès à cette participation.

Une information complète, objective et accessible

Informer les citoyens, à toutes les étapes d'une consultation, de façon claire et objective sur les modalités de participation, le sujet à l'étude ainsi que les engagements des décideurs. L'accès à une information pertinente et complète, par le biais de données ouvertes, est fondamental. L'usage d'un vocabulaire simple, compris de tous, est privilégié.

L'action dans la durée

Agir en amont d'un processus de décision et s'assurer d'un délai raisonnable pour informer, consulter et faire participer les citoyens. La durée implique également un retour vers les citoyens une fois la décision prise.

La diversité des moyens d'information, de consultation et de participation

Valoriser la diversité, la flexibilité et la convivialité des moyens utilisés pour assurer l'efficacité et l'atteinte optimale des objectifs d'une activité de consultation ou de participation.

L'ouverture et l'équité face à la diversité des points de vue

Favoriser activement l'expression de différents points de vue ainsi que la participation de toutes les catégories de citoyens par des mécanismes d'animation diversifiés, des moyens de communication adaptés et des efforts soutenus lors de la phase de recrutement. Chaque citoyen mérite d'être considéré avec équité, en tout respect de son opinion.

Prise en compte de la participation dans la décision

Rendre des comptes aux citoyens concernant l'apport de leur participation dans la recherche de l'intérêt collectif, les informer des décisions et motiver celles-ci.



DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

7. DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Le document complémentaire fait partie intégrante du schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval (ci-après appelé « schéma ») et son inclusion est requise par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1).

Le document complémentaire vise à assurer la cohérence de l'aménagement et du développement du territoire à l'échelle de la Ville de Laval et permet la mise en œuvre des orientations et des objectifs du schéma. Il a été élaboré en vertu des articles 5 et 6 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), et les normes et critères qu'il contient constituent des dispositions minimales qui devront être intégrées à la réglementation de la Ville de Laval. Les dispositions devront être au moins aussi contraignantes que celles établies dans ce document et devront tenir compte des dispositions législatives et réglementaires pertinentes ainsi que de tout jugement impliquant la Ville de Laval rendu au moment de l'adoption de ces règles.

7.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES

7.1.1 TERRITOIRE VISÉ

Le document complémentaire s'applique à l'ensemble du territoire de la Ville de Laval.

7.1.2 RÉFÉRENCE À UNE LOI OU UN RÈGLEMENT D'UN GOUVERNEMENT

Toute référence à une loi ou à un règlement de juridiction fédérale ou provinciale inclut également tout amendement qui peut être apporté à cette loi ou à ce règlement.

7.1.3 UNITÉS DE MESURE

Toute mesure mentionnée est exprimée en unités du Système international (Système métrique).

7.1.4 INTERPRÉTATION DES DISPOSITIONS NORMATIVES

En cas d'incompatibilité entre certaines dispositions normatives, la disposition la plus sévère s'applique.

7.1.5 STRUCTURE DU DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Le présent chapitre du schéma intitulé « Document complémentaire » est structuré de la façon suivante :

1° article : chacun des articles est désigné par une numérotation consécutive en chiffres arabes selon l'un des formats suivants :

a) 7.1

b) 7.1.1

c) 7.1.1.1

2° alinéa : chacun des alinéas est désigné par un retour à ligne et n'est précédé d'aucun numéro ou lettre d'ordre ;

3° paragraphe : chacun des paragraphes est désigné par une numérotation consécutive en chiffres arabes suivi du « o » supérieur selon le format suivant : 1°, 2°, 3°, 4°, 5°... ;

4° sous-paragraphe : chacun des sous-paragraphes est désigné par une lettre minuscule suivie d'une parenthèse fermante selon le format suivant : a), b), c), d), e) ... ;

5° sous-sous-paragraphe : chacun des sous-sous-paragraphes est désigné par un tiret.

7.2 INDEX TERMINOLOGIQUE

Pour l'interprétation de ce document complémentaire, à moins que le contexte n'indique un sens différent, tout mot ou expression a le sens qui lui est attribué à cet index terminologique. Si un mot ou une expression n'est pas spécifiquement noté à cet index, il s'emploie au sens communément attribué à ce mot ou à cette expression.

Activités agricoles

La pratique de l'agriculture incluant le fait de laisser le sol en jachère, l'entreposage et l'utilisation sur la ferme de produits chimiques, organiques ou minéraux, de machines et de matériel agricoles à des fins agricoles. Lorsqu'elles sont effectuées sur sa ferme par un producteur à l'égard des produits agricoles qui proviennent de son exploitation ou accessoirement de celles d'autres producteurs, les activités d'entreposage, de conditionnement, de transformation et de vente des produits agricoles sont assimilées à des activités agricoles (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*).

Activités de récréation extensive

Activités récréatives qui permettent un contact direct avec le milieu naturel et qui sont aussi caractérisées par une faible densité d'utilisation du territoire et par l'exigence d'équipements peu élaborés et générant peu d'impacts sur le milieu, telles que sentier pédestre, piste cyclable, sentier équestre, piste de ski de fond ou de raquette, interprétation de la nature, hébertisme et autres équipements similaires, excluant les golfs et les campings.

Agriculture

La culture du sol et de végétaux, le fait de laisser le sol sous couverture végétale ou de l'utiliser à des fins sylvicoles, l'élevage d'animaux et, à ces fins, la confection, la construction ou l'utilisation de travaux, ouvrages ou bâtiments, à l'exception des immeubles servant à des fins d'habitation.

Aire extérieure sensible

Espace au sol associé à un usage sensible qui n'est pas situé à l'intérieur d'un bâtiment principal et qui nécessite un climat sonore réduit propice aux activités humaines.

Aire d'alimentation extérieure

Aire située à l'extérieur d'un bâtiment où sont gardés périodiquement ou de manière continue, des animaux nourris au moyen d'aliments ne provenant pas de cette aire. L'aire souillée par les animaux nourris à l'extérieur en hiver, qu'elle soit délimitée ou non par une clôture, est considérée comme une aire d'alimentation extérieure.

Arbre

Espèce de plante ligneuse à tronc unique ou multiple qui est plus ou moins ramifié selon l'espèce et qui a une hauteur minimale à maturité (lorsque l'arbre atteint sa dimension maximale) de 5 mètres.

Pour les fins d'application de l'article 7.7, le diamètre au moment des travaux d'au moins un des troncs est égal ou supérieur à 10 centimètres, mesure prise à 1,30 mètre au-dessus du niveau naturel du sol.

Pour les fins d'application des articles 7.5 et 7.8, le diamètre au moment des travaux d'au moins un des troncs est égal ou supérieur à 3 centimètres, mesure prise à 1,30 mètre au-dessus du niveau naturel du sol.

Bâtiment agricole

Bâtiment ou partie de bâtiment qui ne contient pas d'habitation, qui se trouve sur une terre utilisée aux fins de l'agriculture et qui est destiné :

1° à abriter des animaux ou des équipements servant à ces fins agricoles, ou ;

2° à des activités de vente au détail et en gros, d'entreposage, de conditionnement et de transformation primaire d'un produit de la ferme lorsque ces activités sont effectuées sur sa ferme par un producteur agricole à l'égard des produits agricoles qui proviennent de son exploitation ou accessoirement de celles d'autres producteurs agricoles.

Bâtiment d'élevage

Construction où sont gardés périodiquement ou de manière continue des animaux.

Catastrophe

Évènement dû à un phénomène naturel, à une défaillance technologique ou à un accident découlant ou non de l'intervention humaine, qui cause de graves préjudices aux personnes ou d'importants dommages aux biens. La perte causée par la vétusté ou la négligence n'est pas une catastrophe.

Camping

Établissement qui offre au public, moyennant rémunération, des sites permettant d'accueillir des véhicules de camping ou des tentes, à l'exception du camping à la ferme appartenant au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause.

Corridor riverain

Bande de terre qui borde les lacs naturels et artificiels ainsi que les cours d'eau. Ce corridor s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. Sa largeur se mesure horizontalement : elle est de 300 mètres en bordure des lacs et de 100 mètres en bordure des cours d'eau à débit régulier.

Coupe d'assainissement

Coupe d'arbres qui consiste à l'abattage ou à la récolte d'arbres déficients, tarés, dépérissants, endommagés ou morts dans un peuplement d'arbres.

Coupe à blanc

Coupe d'arbres qui ne vise pas à effectuer un ouvrage ou ériger une construction autorisés en vertu d'un règlement de la Ville de Laval et qui implique la coupe de tous les arbres compris dans un périmètre continu dont la surface est égale ou supérieure à 60 mètres carrés.

Coupe d'éclaircie

Coupe d'arbres qui consiste à prélever, de façon uniforme, certaines parties de la matière ligneuse d'un peuplement d'arbres.

Coupe de jardinage

Coupe annuelle ou périodique d'arbres choisis individuellement ou par petits groupes dans un peuplement d'arbres pour en récolter la production ou l'amener ou la maintenir à une structure équilibrée, et ce, en assurant les soins culturaux nécessaires aux arbres en croissance ou à l'installation de semis.

Coupe sanitaire

Coupe d'arbres infectés par des insectes ou maladies dans le but de prévenir leur propagation.

Cours d'eau

Toute masse d'eau qui s'écoule dans un lit avec un débit régulier ou intermittent, y compris un lit créé ou modifié par une intervention humaine, à l'exception d'un fossé.

Si le lit d'écoulement d'un cours d'eau n'existe plus ou est capté dans le réseau pluvial sur la totalité de son parcours, il n'est pas considéré comme un cours d'eau pour l'application des dispositions du document complémentaire. Cependant, s'il a été entièrement canalisé (enfermé dans un tuyau) ou canalisé sur une portion de son parcours, il demeure considéré comme un cours d'eau, sans toutefois que les dispositions du document complémentaire ne s'appliquent aux tronçons enfouis.

Cours d'eau à débit intermittent

Cours d'eau ou partie d'un cours d'eau dont l'écoulement dépend directement des précipitations et dont le lit est complètement à sec à certaines périodes. N'est pas considéré comme intermittent un cours d'eau dont les eaux percolent sous le lit sur une partie du parcours.

Cours d'eau à débit régulier

Cours d'eau qui coule en toute saison, pendant les périodes de forte pluviosité comme pendant les périodes de faible pluviosité ou de sécheresse.

Couvert forestier

Espace boisé compris à l'intérieur des limites des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain ou des bois d'intérêt municipaux et illustré à la carte 2-21. Le couvert forestier correspond à l'aire totale boisée ou reboisée telle qu'elle était peuplée d'arbres lors de l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire M.R.C.L.-8 concernant les bois et corridors forestiers d'intérêt sur le territoire de Laval, le 28 août 2014.

Une délimitation plus précise du périmètre du couvert forestier illustré à la carte 2-21 pourra être effectuée par un professionnel reconnu, tel qu'un ingénieur forestier, et soumise à la Ville de Laval, dans le cadre d'une demande de permis ou de certificat d'autorisation. La réglementation d'urbanisme pourra déterminer selon quelles conditions cette délimitation pourra être effectuée.

La présente définition de l'expression « couvert forestier » n'est pas applicable aux dispositions de l'article 7.5.

Déblai

Travaux destinés à modifier la topographie d'un terrain ou d'une partie de terrain par le retrait de matériaux.

Écosystème forestier exceptionnel

Espace boisé correspondant à une forêt rare, une forêt ancienne ou une forêt refuge d'espèces végétales menacées ou vulnérables et illustré à la carte 2-21.

Une délimitation plus précise du périmètre d'un écosystème forestier exceptionnel illustré à la carte 2-21 pourra être effectuée par un professionnel reconnu, tel qu'un ingénieur forestier, et soumise à la Ville de Laval, dans le cadre d'une demande de permis ou de certificat d'autorisation. La réglementation d'urbanisme pourra déterminer selon quelles conditions cette délimitation pourra être effectuée.

Espèce exotique envahissante

Espèce végétale introduite hors de son aire de répartition naturelle et dont l'établissement et la propagation constituent une menace pour l'environnement, l'économie ou la société. Sans limiter la généralité de ce qui précède, sont notamment des espèces exotiques envahissantes les végétaux identifiés à l'annexe 13.

Fossé

Dépression en long creusée dans le sol, servant à l'écoulement des eaux de surface des terrains avoisinants, soit :

1° un fossé mitoyen ;

2° un fossé de voies publiques ou privées ;

3° un fossé de drainage qui satisfait aux exigences suivantes :

4° utilisé aux seules fins de drainage et d'irrigation ;

5° qui n'existe qu'en raison d'une intervention humaine ;

6° dont la superficie du bassin versant est inférieure à 100 hectares.

Gestion liquide

Tout mode d'évacuation des déjections animales autre que la gestion sur fumier solide.

Gestion solide

Le mode d'évacuation d'un bâtiment d'élevage ou d'un ouvrage d'entreposage des déjections animales, dont la teneur en eau est inférieure à 85 % à la sortie du bâtiment.

Inclusion agricole

Lot ou regroupement de lots situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et ayant fait l'objet d'une ordonnance d'inclusion en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) (RLRQ, c. P-41.1).

Immeuble protégé

Comprend les immeubles suivants :

1° un centre récréatif de loisirs, de sport ou de culture ;

2° un parc municipal ;

3° une plage publique ou une marina ;

4° le terrain d'un établissement d'enseignement ou d'un établissement au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux (RLRQ, c. S- 4.2) ;

5° un établissement de camping ;

6° les bâtiments d'une base de plein air ou d'un centre d'interprétation de la nature ;

7° le chalet d'un centre de ski ou d'un club de golf ;

8° un temple religieux ;

9° un théâtre d'été ;

10° un établissement d'hébergement au sens du Règlement sur les établissements d'hébergement touristiques (RLRQ, c. E-14.2, r.1), à l'exception d'un gîte touristique, d'une résidence de tourisme ou d'un meublé rudimentaire ;

11° un bâtiment servant à des fins de dégustations de vins dans un vignoble ou un établissement de restauration de 20 sièges ou plus, titulaire d'un permis d'exploitation à l'année, ainsi qu'une table champêtre ou toute autre formule similaire lorsqu'elle n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause.

Immunisation

L'immunisation d'une construction, d'un ouvrage ou d'un aménagement consiste à l'application de différentes mesures visant à apporter la protection nécessaire pour éviter les dommages qui pourraient être causés par une inondation.

Installation d'élevage

Un bâtiment où des animaux sont élevés ou un enclos ou une partie d'enclos où sont gardés, à des fins autres que le pâturage, des animaux y compris, le cas échéant, tout ouvrage d'entreposage des déjections des animaux qui s'y trouvent.

Ligne des hautes eaux (LHE)

Ligne qui sert à délimiter le littoral et la rive. Cette ligne des hautes eaux se situe à la ligne naturelle des hautes eaux, c'est-à-dire :

1° à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres ou, s'il n'y a pas de plantes aquatiques, à l'endroit où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau.

2° les plantes considérées comme aquatiques sont toutes les plantes hydrophytes incluant les plantes submergées, les plantes à feuilles flottantes, les plantes émergentes et les plantes herbacées et ligneuses émergées caractéristiques des marais et marécages ouverts sur des plans d'eau ;

3° dans le cas où il y a un ouvrage de retenue des eaux, à la cote maximale d'exploitation de l'ouvrage hydraulique pour la partie du plan d'eau située en amont ;

4° dans le cas où il y a un mur de soutènement érigé avant le 29 août 1995 ou érigé conformément aux règlements d'urbanisme à partir de cette date, à compter du haut de l'ouvrage.

À défaut de pouvoir déterminer la ligne des hautes eaux à partir des critères précédents, celle-ci peut être localisée comme suit :

1° si l'information est disponible, à la limite des inondations de récurrence de 2 ans, laquelle est considérée comme équivalente à la ligne établie selon les critères botaniques définis précédemment au paragraphe 1º.

Littoral

Partie des lacs et cours d'eau qui s'étend à partir de la ligne des hautes eaux vers le centre du plan d'eau.

Lot desservi

Lot desservi par les services d'aqueduc et d'égout sanitaire qui ont fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2) ou destiné à être desservi par ces mêmes services qui ont fait l'objet de cette même autorisation ou permis, et ce, selon le cas applicable, suite à l'entrée en vigueur du règlement décrétant leur installation ou suite à la conclusion d'une entente entre un requérant et la Ville de Laval en vertu des articles 145.21 et suivants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ c. A-19.1).

Lot non desservi

Lot qui n'est pas desservi ou qui n'est pas destiné à être desservi par les services d'aqueduc et d'égout sanitaire.

Lot partiellement desservi

Lot desservi ou destiné à être desservi soit par le service d'aqueduc ou soit par le service d'égout sanitaire. Dans le cas d'un terrain partiellement desservi, le service doit avoir fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2). Dans le cas d'un terrain destiné à être partiellement desservi, le service doit avoir fait l'objet de cette même autorisation ou permis, et ce, selon le cas applicable, suite à l'entrée en vigueur du règlement décrétant son installation ou suite à la conclusion d'une entente entre un requérant et la Ville de Laval en vertu des articles 145.21 et suivants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1).

Maison d'habitation

Une maison d'habitation d'une superficie d'au moins 21 mètres carrés qui n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause, ou à un actionnaire ou dirigeant qui est propriétaire ou exploitant de ces installations.

Cette définition ne s'applique qu'aux fins de l'application des dispositions sur les distances séparatrices des activités agricoles à l'article 7.15.

Marina

Ensemble touristique comprenant le port de plaisance et les aménagements qui le bordent.

Milieu humide

Site saturé d'eau ou inondé pendant une période suffisamment longue pour influencer, dans la mesure où elles sont présentes, les composantes du sol ou la végétation.

Milieu humide d'intérêt

Site saturé d'eau ou inondé pendant une période suffisamment longue pour influencer, dans la mesure où elles sont présentes, les composantes du sol ou la végétation et identifié à la carte 2-18 : Milieux humides. La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions visant à préciser la délimitation des milieux humides d'intérêt identifiés (Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022).

Moderniser

Remplacer ce qui est vétuste ou obsolète par des éléments plus modernes ou ajouter des éléments plus modernes à une construction ou un ouvrage existant. L'ajout d'un étage ou le remplacement d'une fondation est notamment considéré comme un travail qui est destiné à moderniser. L'ajout d'une superficie au niveau du sol n'est pas considéré comme un travail destiné à moderniser.

Périmètre d'urbanisation

Correspond aux limites du territoire compris à l'intérieur du périmètre métropolitain voué prioritairement à des fins urbaines, incluant les secteurs déjà urbanisés et les nouveaux secteurs d'expansion urbaine. Le périmètre d'urbanisation est illustré à la carte 2-5.

Plaine inondable

Espace occupé par un lac ou un cours d'eau en période de crue et correspondant à l'étendue géographique des secteurs inondés. La délimitation et les cotes de crues de la plaine inondable sont identifiées aux feuillets cartographiques de l'annexe 8 *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*

Projet intégré

Ensemble d'au moins deux bâtiments principaux occupés par des usages principaux situés sur un terrain partagé, se caractérisant par un aménagement intégré et par l'utilisation en commun de certains espaces extérieurs, services, usages, ouvrages, constructions ou équipements accessoires ou complémentaires et dont la planification et la mise en œuvre sont d'initiative unique, mais dont la gestion et la propriété peuvent être multiples.

Reconstruction

Travaux de réfection dont le coût, évalué par un professionnel qui détient une expertise dans l'évaluation des dommages, représente plus de la moitié de la valeur du bâtiment (Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).

Régalage

Travaux qui consistent à aplanir un terrain ou une partie de terrain sans apport de matériaux.

Remblai

Travaux destinés à modifier la topographie d'un terrain ou d'une partie de terrain par l'apport de matériaux.

Rive

Bande de terre qui borde les lacs naturels et artificiels ainsi que les cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur de la rive à protéger se mesure horizontalement.

La rive a un minimum de 10 mètres :

1° lorsque la pente est inférieure à 30 % ; ou

2° lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de moins de 5 mètres de hauteur.

La rive a un minimum de 15 mètres :

1° lorsque la pente est continue et supérieure à 30 % ; ou

2° lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de plus de 5 mètres de hauteur ; ou

3° en bordure de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies et du lac des Deux Montagnes.

Rue privée

Rue de propriété privée et servant de moyen d'accès, à partir d'une rue publique, à un terrain adjacent.

Rue publique

Rue de propriété publique servant de moyen d'accès à un terrain adjacent et dont le tracé et l'ouverture ont été approuvés par la Ville de Laval ou le gouvernement du Québec.

Services d'utilité publique

Réseaux d'utilité publique tels que l'électricité, le gaz, le téléphone, la câblodistribution, l'aqueduc, l'égout ainsi que leurs équipements accessoires.

Surface terrière

Superficie de la coupe transversale d'un arbre mesurée à 1,3 mètre au-dessus du niveau naturel sol. Elle correspond à la surface d'un cercle (Pi×r², où r = rayon). La somme des surfaces terrières d'un peuplement forestier s'exprime en mètre carré à l'hectare. Lors de travaux sylvicoles, cette donnée comprend la superficie déboisée pour l'aménagement de chemins forestiers nécessaires à la coupe. La surface terrière est calculée pour un arbre dont au moins un des troncs est égal ou supérieur à 10 centimètres, mesure prise à 1,30 mètre au-dessus du niveau naturel sol.

Terrain

Espace de terre formé d'un ou de plusieurs lots contigus appartenant au même propriétaire ou aux mêmes copropriétaires.

Travaux majeurs

Travaux qui consistent à ajouter un étage ou un demi-étage à un bâtiment principal, à moderniser ou à remplacer la fondation d'un bâtiment principal ou à moderniser plus de 50 % de la charpente d'un bâtiment principal. Les travaux de modernisation, de réparation ou d'entretien qui engendrent la perte de plus de cinquante pour cent (50%) de la valeur de la construction ou de l'ouvrage existant ne sont pas considérés comme de la modernisation, de la réparation ou de l'entretien, mais plutôt comme une démolition ou une destruction *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*

Unité d'élevage

Une installation d'élevage ou, lorsqu'il y en a plus d'une, l'ensemble des installations d'élevage dont un point du périmètre de l'une est à moins de 150 mètres de la prochaine et, le cas échéant, de tout ouvrage d'entreposage des déjections des animaux qui s'y trouvent.

Usage sensible

Comprends les usages principaux suivants :

1° un usage résidentiel ;

2° un établissement au sens de la Loi sur les établissements d'hébergement touristique (RLRQ, c. E-14.2) ;

3° une garderie ;

4° un établissement d'enseignement ;

5° un établissement au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux (RLRQ, c. E-4.2) incluant de manière non limitative les centres hospitaliers, les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse et les centres d'hébergement et de soins de longue durée ;

6° un établissement carcéral ;

7° un établissement culturel ou communautaire, tel qu'un centre communautaire, un musée, une bibliothèque, une salle de spectacle, un lieu de culte ou un couvent.

Pour les fins d'application de l'article 7.17, un usage sensible comprend également l'usage principal suivant :

1° un établissement de restauration.

Pour les fins d'application de l'article 7.18, un usage sensible comprend également l'usage principal suivant :

1° un parc, un espace vert ou tout autre usage récréatif nécessitant un climat sonore réduit *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*

Valeur d'une reconstruction ou d'un bâtiment

La valeur d'un bâtiment correspond au coût neuf d'une construction établie conformément à la partie 3E du Manuel d'évaluation foncière du Québec de l'année courante *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*

Zone agricole permanente

Zone agricole désignée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) (RLRQ, c. P-41.1) selon le décret numéro 880-90.

Zone de faible courant

Partie de la plaine inondable, au-delà de la limite de la zone de grand courant, qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 100 ans (ou un risque annuel entre 1 % et 5 %) et dont les cotes et les limites sont précisées aux feuillets de l'annexe 8 *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*

Zone de grand courant

Partie d'une plaine inondable qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 20 ans (ou un risque annuel > 5 %) et dont les cotes et les limites sont précisées aux feuillets de l'annexe 8 *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*

7.3 CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DES PERMIS DE CONSTRUCTION

La réglementation d'urbanisme devra intégrer les conditions de délivrance des permis de construction qui suivent.

7.3.1 CONDITIONS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, aucun permis de construction ne sera accordé, à moins que :

1° le terrain sur lequel doit être érigée chaque construction projetée, y compris ses dépendances, ne forme un seul lot distinct sur les plans officiels du cadastre, qui est conforme au règlement de lotissement de la Ville de Laval ou qui, s'il n'y est pas conforme, est protégé par des droits acquis ;

2° les services d'aqueduc et d'égout ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la Loi ne soient établis sur la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou que le règlement décrétant leur installation ne soit en vigueur ou qu'une entente ne soit conclue entre un requérant et la Ville de Laval portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux ainsi que sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux ;

3° le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée ne soit adjacent à une rue publique ou à une rue privée conforme aux exigences du règlement de lotissement de la Ville de Laval.

Toutefois, la condition prévue au paragraphe 2° du premier alinéa ne s'applique pas à toute construction qui se situe en bordure d'une rue existante à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance ou qui se situe sur une île autre que l'île Jésus et à l'intérieur des limites de l'affectation « Protection » identifiée à la carte 4-1.

Dans ces cas, les projets d'épuration des eaux usées conformes à la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2) et aux règlements édictés sous son empire ou aux règlements municipaux portant sur le même objet sont autorisés, conditionnellement à ce que le service d'aqueduc ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la loi soit déjà établi sur la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou que le règlement décrétant son installation soit en vigueur ou qu'une entente soit conclue entre un requérant et la Ville de Laval portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux ainsi que sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux.

7.3.2 Conditions à l'extérieur du périmètre d'urbanisation

À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, aucun permis de construction ne sera accordé, à moins que :

1° le terrain sur lequel doit être érigée chaque construction projetée, y compris ses dépendances, ne forme un seul lot distinct sur les plans officiels du cadastre, qui est conforme au règlement de lotissement de la Ville de Laval ou qui, s'il n'y est pas conforme, est protégé par des droits acquis ;

2° les services d'aqueduc et d'égouts ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la loi ne soient établis sur la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou que le règlement décrétant leur installation ne soit en vigueur ;

3° dans le cas où les services d'aqueduc et d'égouts ne sont pas établis sur la rue en bordure de laquelle une construction est projetée ou le règlement décrétant leur installation n'est pas en vigueur, les projets d'alimentation en eau potable et d'épuration des eaux usées de la construction à être érigée sur le terrain ne soient conformes à la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2) et aux règlements édictés sous son empire ou aux règlements municipaux portant sur le même objet ;

4° le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée ne soit adjacent à une rue publique ou à une rue privée conforme aux exigences du règlement de lotissement de la Ville de Laval.

7.3.3 Conditions particulières à certains secteurs

En plus des dispositions prévues aux articles 7.3.1 et 7.3.2, dans le couvert forestier situé à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal identifié à la carte 2-21, aucun permis de construction pour un usage habitation ne sera accordé, à moins que la superficie minimale du lot soit de 2 500 mètres carrés.

En plus des dispositions prévues aux articles 7.3.1 et 7.3.2, sur une île autre que l'île Jésus située à l'intérieur des limites de l'affectation « Protection » identifiée à la carte 4-1, aucun permis de construction ne sera accordé, à moins que la superficie minimale du lot soit de 4 000 mètres carrés.

7.3.4 Obligation de raccordement aux services sur tout le territoire

Lorsqu'un service d'aqueduc ou d'égout est établi sur la rue en bordure de laquelle un nouveau bâtiment principal est projeté, celui-ci devra obligatoirement être raccordé à ce ou ces services selon le cas.

De plus, un bâtiment principal existant doit obligatoirement être raccordé au service d'aqueduc ou d'égout lorsque ce ou ces services sont établis sur la rue et lorsque l'ouvrage de captage des eaux souterraines ou le système d'évacuation et de traitement des eaux usées est défectueux et doit être remplacé.

7.3.5 Obligation de raccordement aux services pour un projet intégré sur tout le territoire

Un nouveau bâtiment principal compris dans un projet intégré devra obligatoirement être raccordé aux services d'aqueduc et d'égout.

7.3.6 Exemptions

Les exemptions prévues à l'article 116 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) pourront s'appliquer. D'autres exemptions pourront également être prévues si la Ville de Laval le juge nécessaire et justifié, dans la mesure de ce qui est prévu par la loi.

7.4 DISPOSITIONS RELATIVES AUX OPÉRATIONS CADASTRALES

La réglementation d'urbanisme doit intégrer les dispositions relatives aux dimensions et à la superficie des lots qui suivent.

7.4.1 Dimensions et superficies minimales des lots

Tableau 7-1 : Dimensions et superficies minimales des lots

LOCALISATION ET TYPES DE SERVICE D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT	SUPERFICIE MINIMALE (m^2) Note 1	LARGEUR MINIMALE SUR LA LIGNE AVANT (m)	PROFONDEUR MINIMALE (m)	DISTANCE ENTRE TOUT TYPE DE VOIE DE CIRCULATION ET UN PLAN D'EAU (m)
LOT SITUÉ À L'EXTÉRIEUR D'UN CORRIDOR RIVERAIN				
Lot non desservi	3 000 Note 2	50 Note 2	-	-
Lot partiellement desservi	1 500	25	-	-
Lot desservi	-	-	-	-
LOT SITUÉ À L'INTÉRIEUR D'UN CORRIDOR RIVERAIN (EN TOUT OU EN PARTIE)				
Lot non desservi	4 000	50	-	-
Lot partiellement desservi	2 000	25	-	-
Lot desservi	-	-	-	-
LOT SITUÉ À L'INTÉRIEUR D'UN CORRIDOR RIVERAIN (EN TOUT OU EN PARTIE) ET ADJACENT À LA LHE Note 3				
Lot non desservi	4 000	50	75 Note 6	75 Note 5
Lot partiellement desservi	2 000	30	75 Note 6	75 Note 5

Lot desservi	-	-	45 Notes 4 et 6	45 Note 5

Note 1 : Malgré les superficies minimales indiquées à la présente colonne, la superficie minimale d'un lot desservi, partiellement desservi ou non desservi qui est situé sur une île autre que l'île Jésus à l'intérieur des limites de l'affectation « Protection » identifiée à la carte 4-1 est de 4 000 mètres carrés et celle d'un lot desservi ou partiellement desservi qui est situé dans le couvert forestier à l'intérieur des limites d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain ou d'un bois d'intérêt municipal identifié à la carte 2-21 et qui est destiné à un usage habitation est de 2 500 mètres carrés.

Note 2 : La superficie des lots situés dans la zone agricole permanente peut être diminuée jusqu'à concurrence de 2 500 mètres carrés, sur présentation d'un rapport préparé par un professionnel qualifié et attestant que l'épuration des eaux usées est sans risque de contamination pour l'environnement et toute source d'alimentation en eau potable. Leur largeur peut être réduite jusqu'à 45 mètres, aux mêmes conditions.

Note 3 : Dans le cas des lots adjacents à la ligne des hautes eaux, la profondeur ou la distance entre une route, une rue, un chemin ou toute voie de circulation automobile et un cours d'eau ou un lac se mesure à partir de la ligne des hautes eaux.

Note 4 : Dans le cas où la route, le chemin, la rue ou toute voie de circulation automobile est déjà construite au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance au schéma, la profondeur minimale des lots peut être réduite à 30 mètres ou à une profondeur non spécifiée pour des secteurs identifiés comme présentant des contraintes physiques particulières identifiées au schéma, notamment une falaise ou une voie ferrée.

Note 5 : Pour toute route, tout chemin, toute rue ou toute autre voie de circulation automobile longeant un cours d'eau ou un lac, la distance peut être réduite jusqu'à 20 mètres si l'espace compris entre cette voie et le plan d'eau est zoné à des fins de parc public.

La distance entre une route, un chemin, une rue ou toute voie de circulation automobile et un cours d'eau ou un lac peut être réduite à 15 mètres si une telle voie de circulation constitue le parachèvement d'un réseau et dans la mesure où l'espace compris entre la voie de circulation et le plan d'eau ne fait pas l'objet d'une construction. Toutefois, la voie de circulation ne doit en aucun cas empiéter sur la rive de 15 mètres. Pour les fins d'application de la présente disposition, le parachèvement d'un réseau correspond au prolongement d'une rue dans le même axe, par exemple, pour rejoindre une rue perpendiculaire existante ou compléter une boucle.

La distance entre une route, un chemin, une rue ou toute voie de circulation automobile et un cours d'eau ou un lac peut être réduite à une profondeur imposée par une contrainte identifiée au schéma, et ce, pour des secteurs identifiés comme présentant des contraintes physiques particulières (ex : une voie ferrée, une falaise, etc.).

Dans les cas de routes perpendiculaires au lac ou au cours d'eau mais qui ne le traversent pas, la distance peut être réduite jusqu'à 15 mètres.

Note 6 : Dans les cas de routes perpendiculaires au lac ou au cours d'eau, il n'y a pas de profondeur minimale pour les lots adjacents à ce lac ou à ce cours d'eau si l'alignement des lots est parallèle à la rive. Dans ces cas, la largeur d'un lot mesurée sur la ligne avant doit alors être majorée de la largeur de la rive afin d'assurer sa protection.

7.4.2 Exceptions

Les opérations cadastrales à des fins municipales et de services d'utilité publique qui ne nécessitent pas de services autonomes ou municipaux d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées ne sont pas visées par les dispositions relatives aux dimensions et à la superficie des lots du présent article.

La réglementation d'urbanisme pourra établir les conditions requises pour l'agrandissement ou la modification d'un lot dérogatoire protégé par droits acquis. Les droits accordés en vertu des articles 256.1, 256.2 et 256.3 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) pourront être inscrits à la réglementation d'urbanisme.

7.5 PROTECTION DES RIVES, DU LITTORAL ET DES PLAINES INONDABLES

La réglementation d'urbanisme doit intégrer les dispositions relatives à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables qui suivent.

7.5.1 PROTECTION DES RIVES

7.5.1.1 PERMIS ET CERTIFICATS

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un permis ou un certificat d'autorisation doit obligatoirement être délivré par la Ville de Laval préalablement à la réalisation de toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux situés dans la rive de tout cours d'eau ou de tout lac, à l'exception des constructions, ouvrages et travaux relatifs aux activités d'aménagement forestier dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, c. A-18.1) et à sa réglementation sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'état.

La réglementation d'urbanisme pourra également prévoir que certaines constructions, certains ouvrages ou certains travaux ne doivent pas obligatoirement faire l'objet d'un permis ou d'un certificat d'autorisation préalablement à leur réalisation, et ce, seulement dans les cas où ces constructions, ouvrages et travaux ne sont pas susceptibles de détruire ou de modifier la végétation existante, ou de porter le sol à nu, ou d'en affecter la stabilité.

Le permis ou le certificat ne peut être délivré que si les travaux sont conçus de façon à ne pas créer de foyers d'érosion et à rétablir l'état et l'aspect naturels des lieux. L'obtention d'un permis ou d'un certificat d'autorisation délivré par la Ville de Laval ne dispense pas de l'obligation d'obtenir toute autre autorisation requise ou de satisfaire aux exigences des différentes lois applicables aux travaux effectués dans la rive.

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions visant à favoriser la plantation de végétation indigène ou adaptée aux conditions du milieu suite à des constructions, des ouvrages ou des travaux effectués dans la rive des cours d'eau et des lacs.

La réglementation d'urbanisme devra également prévoir des dispositions visant à restaurer les milieux naturels endommagés par des constructions, des ouvrages ou des travaux effectués en contravention avec les présentes dispositions sur la protection des rives, telles que des dispositions pénales et des travaux de remise en état des lieux.

7.5.1.2 CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET TRAVAUX AUTORISÉS DANS LA RIVE

Dans la rive, sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux, à l'exception des constructions, des ouvrages et des travaux suivants, si leur réalisation respecte les mesures de protection des plaines inondables prescrites à l'article 7.5.4 :

1° l'entretien, la réparation, la modernisation et la démolition des constructions et ouvrages existants, utilisés à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public ;

2° les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c.Q-2) ;

Toutefois, les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, publiques ou d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, qui ne sont pas assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c.Q-2), s'il est démontré que la largeur de la rive de 15 mètres est différente de celle visée par la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (PPRLPI) (qui est de 10 ou 15 mètres de la ligne des hautes eaux), pour les secteurs de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies et du lac des Deux Montagnes, sont autorisés dans cette portion de la rive (10 à 15 mètres de la ligne des hautes eaux) *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*

3° la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment principal à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public aux conditions suivantes :

a) les dimensions du terrain ne permettent plus la construction ou l'agrandissement de ce bâtiment principal à la suite de la création de la rive et il ne peut raisonnablement être réalisé ailleurs sur le terrain ;

b) le terrain formait un ou plusieurs lots distincts ou il constituait un terrain dont les tenants et les aboutissants étaient décrits dans un ou plusieurs actes enregistrés :

- le 29 août 1995 pour un terrain situé en totalité ou en partie dans la rive de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies et du lac des Deux-Montagnes ;
- le 13 janvier 2014 pour un terrain situé en totalité ou en partie dans la rive d'un cours d'eau autre que l'un de ceux mentionnés précédemment.

c) le terrain n'est pas situé dans une zone à forts risques d'érosion ou de glissements de terrain ;

d) une bande minimale de protection de 5 mètres, calculée à partir de la ligne des hautes eaux, devra obligatoirement être conservée dans son état actuel ou retournée à l'état naturel si elle ne l'était déjà.

Aux fins de l'application du présent paragraphe, l'agrandissement d'un bâtiment principal est autorisé et n'est pas restreint par les conditions précédentes, s'il n'y a aucun ajout de superficie au sol et si aucune superficie n'excède les dimensions du bâtiment.

4° la construction ou l'érection d'un bâtiment accessoire de type garage, remise, cabanon ou l'implantation d'une construction accessoire de type piscine hors terre ou bain à remous est possible seulement sur la partie d'une rive qui n'est plus à l'état naturel et aux conditions suivantes :

a) les dimensions du terrain ne permettent plus cette construction, érection ou implantation à la suite de la création de la rive ;

b) le terrain formait un ou plusieurs lots distincts ou il constituait un terrain dont les tenants et les aboutissants étaient décrits dans un ou plusieurs actes enregistrés :

- le 29 août 1995 pour un terrain situé en totalité ou en partie dans la rive de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies, et du lac des Deux-Montagnes ;
- le 13 janvier 2014 pour un terrain situé en totalité ou en partie dans la rive d'un cours d'eau autre que l'un de ceux mentionnés précédemment.

c) une bande minimale de protection de 5 mètres, calculée à partir de la ligne des hautes eaux, devra obligatoirement être conservée dans son état actuel ou retournée à l'état naturel si elle ne l'était déjà ;

d) le bâtiment accessoire ou la construction accessoire devra reposer sur le terrain sans remblai ni déblai.

5° les ouvrages et travaux suivants relatifs à la végétation :

a) les activités d'aménagement forestier dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, c. A-18.1) et à ses règlements d'application ;

b) la coupe d'assainissement ;

c) la récolte d'arbres de 50 % des tiges de 10 centimètres et plus de diamètre, à la condition de préserver un couvert forestier d'au moins 50 % dans les boisés privés utilisés à des fins d'exploitation forestière ou agricole ;

d) la coupe nécessaire à l'implantation d'une construction ou d'un ouvrage autorisé ;

e) la coupe nécessaire à l'aménagement d'une seule ouverture de 5 mètres de largeur par terrain donnant accès au plan d'eau, lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 % ;

f) l'élagage et l'émondage nécessaires à l'aménagement d'une seule fenêtre de 5 mètres de largeur par terrain, lorsque la pente de la rive est supérieure à 30 %, ainsi qu'à l'aménagement d'un sentier ou d'un escalier par terrain qui donne accès au plan d'eau ;

g) aux fins de rétablir un couvert végétal permanent et durable, les semis et la plantation d'espèces végétales indigènes ou adaptées aux conditions du milieu, d'arbres, d'arbustes ou d'herbacées ainsi que les travaux nécessaires à ces fins ;

h) les divers modes de récolte de la végétation herbacée lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 % et uniquement sur le haut du talus lorsque la pente est supérieure à 30 % ;

i) les travaux arboricoles, recommandés par un professionnel et effectués selon les normes reconnues, permettant de réduire ou d'éliminer la menace posée par un arbre envers la sécurité des personnes ou des biens ;

j) la coupe ou l'abattage d'arbres, d'arbustes et de plantes appartenant à une espèce exotique envahissante lorsque ces travaux sont inclus dans un plan de contrôle et de végétalisation. Ce plan devra être réalisé par un professionnel compétent en la matière et devra comprendre minimalement un plan localisant les espèces exotiques envahissantes à éliminer, un plan de végétalisation, une description de la méthode de travail, un phasage des travaux ainsi que les mesures de mitigation permettant d'assurer la protection du cours d'eau pendant les travaux ;

k) la taille ou l'abattage d'une haie servant à délimiter un terrain. Dans le cas de l'abattage, la superficie au sol de la haie abattue doit être remplacée par des arbres, arbustes ou plantes ayant une superficie au sol égale ou supérieure, et ce, sur le même terrain et dans la rive.

6° la culture du sol à des fins d'exploitation agricole est permise à la condition de conserver une bande minimale de végétation de 3 mètres dont la largeur est mesurée à partir de la ligne des hautes eaux ; de plus, s'il y a un talus et que le haut de celui-ci se situe à une distance inférieure à 3 mètres à partir de la ligne des hautes eaux, la largeur de la bande de végétation à conserver doit inclure un minimum de 1 mètre sur le haut du talus ;

7° les ouvrages et les travaux suivants :

a) l'installation de clôtures en limitant le déboisement au strict nécessaire ;

b) l'implantation, la réalisation ou l'entretien d'exutoires de réseaux de drainage souterrain ou de surface et les stations de pompage ;

c) l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts ainsi que les chemins y donnant accès ;

d) les équipements nécessaires à l'aquaculture ;

e) toute installation septique conforme à la réglementation sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées édictée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c.Q-2) ;

f) lorsque la pente, la nature du sol et les conditions de terrain ne permettent pas de rétablir la couverture végétale et le caractère naturel de la rive, les ouvrages et les travaux de stabilisation végétale ou mécanique

tels les perrés, les gabions ou finalement, les murs de soutènement, en accordant la priorité à la technique la plus susceptible de faciliter l'implantation éventuelle de végétation naturelle ;

g) les installations de prélèvement d'eau souterraine utilisées à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour fins d'accès public et aménagées conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, c. Q-2, r. 35.2) ;

h) la reconstruction ou l'élargissement d'une route ou d'un chemin existant, incluant les chemins de ferme et les chemins forestiers ;

i) les ouvrages et travaux nécessaires à la réalisation des constructions, ouvrages et travaux autorisés sur le littoral, conformément à l'article 7.5.2 ;

j) les activités d'aménagement forestier dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, c. A-18.1) et à sa réglementation sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'état ;

k) les travaux de remise en état exigés et encadrés par la Ville de Laval et visant à rétablir les conditions d'origine, tel que le retrait de remblais ou la plantation d'espèces végétales indigènes ou adaptées aux conditions du milieu, à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public.

7.5.2 PROTECTION DU LITTORAL

7.5.2.1 PERMIS ET CERTIFICATS

La réglementation d'urbanisme devra prévoir qu'un permis ou un certificat d'autorisation doit obligatoirement être délivré préalablement à la réalisation de toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux situés sur le littoral de tout cours d'eau ou de tout lac, à l'exception des constructions, ouvrages et travaux relatifs aux activités d'aménagement forestier, dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, c. A-18.1) et à sa réglementation sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'état.

La réglementation d'urbanisme pourra également prévoir que certaines constructions, certains ouvrages ou certains travaux ne doivent pas obligatoirement faire l'objet d'un permis ou d'un certificat d'autorisation préalablement à leur réalisation, et ce, seulement dans les cas où ces constructions, ouvrages et travaux ne sont pas susceptibles de détruire ou de modifier la végétation existante, de nuire à la libre circulation des eaux d'un cours d'eau, d'en affecter la stabilité du lit ou d'empiéter de façon permanente.

L'obtention d'un permis ou d'un certificat d'autorisation délivré par la Ville de Laval ne dispense pas de l'obligation d'obtenir toute autre autorisation requise ou de satisfaire aux exigences des différentes lois applicables aux travaux effectués sur le littoral.

La réglementation d'urbanisme devra également prévoir des dispositions visant à restaurer les milieux naturels endommagés par des constructions, des ouvrages ou des travaux effectués en contravention avec les présentes dispositions sur la protection du littoral, telles que des dispositions pénales et des travaux de remise en état des lieux.

7.5.2.2 CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET TRAVAUX AUTORISÉS DANS LE LITTORAL

Sur le littoral sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux, à l'exception des constructions, des ouvrages et des travaux suivants, si leur réalisation respecte les mesures de protection des plaines inondables prescrites à l'article 7.5.4 :

1° les quais, abris ou débarcadères sur pilotis, sur pieux ou fabriqués de plates-formes flottantes ;

2° l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et aux ponts ;

3° les équipements nécessaires à l'aquaculture ;

4° les installations de prélèvement d'eau de surface aménagées conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, c. Q-2, r. 35.2), à l'exception des installations composées de canaux d'amenée ou de canaux de dérivation destinées à des fins non agricoles ;

5° l'empiétement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés dans la rive ;

6° les travaux de nettoyage et d'entretien dans les cours d'eau, sans déblai, effectués par la Ville de Laval conformément aux pouvoirs et devoirs qui lui sont conférés par la loi ;

7° les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, industrielles, commerciales, publiques ou pour des fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, C. Q–2), de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (RLRQ, c. C–61.1), de la Loi sur le régime des eaux (RLRQ, c. R-13) et de toute autre loi ;

8° l'entretien, la réparation et la démolition de constructions et d'ouvrages existants, qui ne sont pas utilisés à des fins municipales, industrielles, commerciales, publiques ou d'accès public ;

9° les travaux de remise en état, exigés et encadrés par la Ville de Laval et visant à rétablir les conditions d'origine, tel que le retrait de remblai ou la plantation d'espèces végétales indigènes ou adaptées aux conditions du milieu, à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public ;

10° les travaux arboricoles, recommandés par un professionnel et effectués selon les normes reconnues, permettant de réduire ou d'éliminer la menace posée par un arbre envers la sécurité des personnes ou des biens.

7.5.3 TRAVAUX À PROXIMITÉ D'UN COURS D'EAU

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des mesures permettant d'assurer la protection de la rive et du littoral lors de travaux réalisés à proximité de ceux-ci, tel que l'obligation d'une zone tampon, l'obligation d'enfouir les utilités publiques, l'obligation de délimiter l'aire des travaux ou l'installation d'une barrière permettant d'éviter le ruissellement des sédiments vers les cours d'eau.

7.5.4 PROTECTION DES PLAINES INONDABLES

Les articles 7.5.4.1 à 7.5.7 s'appliquent aux plaines inondables telles que déterminées aux feuillets cartographiques de l'annexe 8. Ces feuillets présentent les cotes de crues de la plaine inondable selon la zone de grand courant et la zone de faible courant ainsi que la délimitation de ces zones.

S'il survient un conflit dans l'application des différents moyens de délimitation de la plaine inondable, la cote du risque annuel d'inondation a préséance sur la délimitation de la plaine inondable. Un relevé d'arpentage conforme aux exigences de l'article 7.5.7 devra être déposé (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*).

7.5.4.1 PERMIS ET CERTIFICATS

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un permis ou un certificat d'autorisation doit obligatoirement être délivré préalablement à la réalisation de toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux situés dans la plaine inondable, à l'exception des constructions, ouvrages et travaux relatifs aux activités d'aménagement forestier, dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, c. A-18.1) et à sa réglementation sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'état.

La réglementation d'urbanisme pourra également prévoir que certaines constructions, certains ouvrages ou certains travaux ne doivent pas obligatoirement faire l'objet d'un permis ou d'un certificat d'autorisation préalablement à leur réalisation, et ce, seulement dans le cas où ces constructions, ouvrages et travaux ne sont pas susceptibles de modifier le régime hydrique, de nuire à la libre circulation des eaux en période de crue, de perturber les habitats fauniques et floristiques ou de mettre en péril la sécurité des personnes et des biens.

L'obtention d'un permis ou d'un certificat d'autorisation délivré par la Ville de Laval ne dispense pas de l'obligation d'obtenir toute autre autorisation requise ou de satisfaire aux exigences des différentes lois applicables aux travaux effectués dans la plaine inondable.

La réglementation d'urbanisme devra également prévoir des dispositions visant à amenuiser la perte écologique causée par des constructions, des ouvrages ou des travaux effectués en contravention avec les présentes dispositions sur la protection des plaines inondables, telles que des dispositions pénales et des travaux de remise en état des lieux.

7.5.4.2 CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET TRAVAUX AUTORISÉS DANS LA ZONE DE GRAND COURANT D'UNE PLAINE INONDABLE

Dans la zone de grand courant d'une plaine inondable, ainsi que dans les plaines inondables identifiées sans que ne soient distinguées les zones de grand courant de celles de faible courant sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux, à l'exception des constructions, des ouvrages et des travaux suivants, si leur réalisation respecte les mesures de protection des rives et du littoral prescrites aux articles 7.5.1 et 7.5.2 :

1° les travaux qui sont destinés à maintenir en bon état les terrains, à entretenir, à réparer, à moderniser ou à démolir les constructions et ouvrages existants, à la condition que ces travaux n'augmentent pas la superficie de la propriété exposée aux inondations; les travaux de modernisation, de réparation et d'entretien ne doivent pas avoir pour effet qu'une pièce habitable, telle une chambre à coucher, une salle à manger, une cuisine ou un salon soit aménagé dans un sous-sol. De plus, par ce type de travaux, aucune composante importante d'un système de mécanique du bâtiment ne peut être installée dans un sous-sol. Lors de travaux de modernisation ou de reconstruction d'une infrastructure liée à une voie de circulation publique, la superficie de l'ouvrage exposée aux inondations pourra être augmentée de 25 % pour des raisons de sécurité publique ou pour rendre telle infrastructure conforme aux normes applicables ; dans tous les cas, les travaux majeurs à une construction ou à un ouvrage devront entraîner l'immunisation de l'ensemble de celle-ci ou de celui-ci, conformément aux dispositions de l'article 7.5.4.4 (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*) ;

2° les travaux, constructions ou ouvrages destinés à des fins d'accès public ou à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques, qui sont nécessaires aux activités portuaires, à la navigation ou à la construction navale, notamment les quais, les brise-lames, les canaux, les écluses, les aides fixes à la navigation ainsi que leurs équipements et accessoires ; des mesures d'immunisation appropriées devront s'appliquer aux parties des ouvrages situées sous le niveau d'inondation de la crue de récurrence de 100 ans ;

3° les installations souterraines linéaires de services d'utilité publique telles que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques, ainsi que les conduites d'aqueduc et d'égout ne comportant aucune entrée de service pour des constructions ou ouvrages situés dans la zone inondable de grand courant ;

4° la construction de réseaux d'aqueduc ou d'égout souterrains dans les secteurs déjà construits mais non pourvus de ces services afin de raccorder uniquement les constructions et ouvrages déjà existants le 29 août 1995 ;

5° les installations septiques destinées à des constructions ou des ouvrages existants ; l'installation prévue doit être conforme à la réglementation sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées édictée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2) ;

6° la modification ou le remplacement, pour un même usage, d'une installation de prélèvement d'eau existante, de même que l'implantation d'une installation de prélèvement d'eau de surface se situant en-dessous du sol, conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, c. Q-2, r. 35.2) ;

7° un ouvrage à aire ouverte, à des fins récréatives, autre qu'un terrain de golf, réalisable sans remblai ni déblai. Une excavation d'une couche de dépôt meuble suivie d'un remblai du même volume, dans le but d'affermir un terrain et d'améliorer sa capacité portante, à la condition que le niveau du terrain demeure le même, ne constitue pas un remblai au sens du présent paragraphe. De plus, les matériaux d'excavation doivent être disposés hors de la plaine inondable ;

8° la reconstruction lorsqu'un ouvrage ou une construction a été détruit ou a perdu plus de 50 % de sa valeur par une catastrophe autre qu'une inondation ; la reconstruction devra être immunisée conformément aux dispositions de l'article 7.5.4.4. La reconstruction ne doit pas augmenter l'exposition de la propriété aux inondations et doit être conforme aux règlements d'urbanisme en vigueur au moment de cette reconstruction ;

9° les aménagements fauniques ne nécessitant pas de remblai et ceux qui en nécessitent, mais dans ce dernier cas, seulement s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2). Toutefois, un régalage mineur du sol en place ainsi que le remplacement d'une couche de dépôt meuble sont autorisés, à la condition que le niveau du terrain demeure le même (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*) ;

10° les travaux de drainage des terres ;

11° les activités d'aménagement forestier, réalisées sans déblai ni remblai, dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, c. A-18.1) et à ses règlements d'application ;

12° les activités agricoles réalisées sans remblai ni déblai ;

13° le déplacement d'un bâtiment principal, aux conditions suivantes :

a) le risque d'inondation doit être diminué ; le niveau du sol (cote d'élévation) au point d'implantation doit être plus élevé que celui de l'emplacement d'origine et la nouvelle localisation ne doit pas augmenter l'exposition aux effets des glaces ;

b) lorsque le bâtiment principal est situé dans la rive, il doit être éloigné de la ligne des hautes eaux. Toutefois, si les dimensions du terrain et la réglementation applicable le permettent, il doit être déplacé à l'extérieur de la rive ;

c) le bâtiment doit demeurer sur le même terrain ;

d) le bâtiment doit être immunisé selon les normes d'immunisation applicables aux constructions, ouvrages et travaux réalisés dans une plaine inondable prévues à l'article 7.5.4.4 ;

e) la superficie de la propriété exposée aux inondations ne doit pas être augmentée.

14° les piscines et les spas ou bains à remous, sans mesure d'immunisation, à la condition suivante :

a) l'implantation ne doit requérir aucun déblai ni remblai. Toutefois un régalage mineur du sol en place ainsi que le remplacement d'une couche de dépôt meuble pour l'installation d'une piscine hors terre sont autorisés, à la condition que le niveau du terrain demeure le même. De plus, le déblai requis pour l'implantation d'une piscine creusée est autorisé, à la condition que les matériaux d'excavation soient disposés hors de la plaine inondable.

15° les bâtiments accessoires, les constructions accessoires et les équipements accessoires détachés du bâtiment principal, sans mesure d'immunisation, aux conditions suivantes :

a) la superficie cumulative maximale des bâtiments et constructions accessoires (ou parties des bâtiments et constructions accessoires) ne doit pas excéder 30 mètres carrés ;

b) l'implantation ne doit requérir aucun déblai ni remblai. Toutefois un régalage mineur du sol en place ainsi que le remplacement d'une couche de dépôt meuble sont autorisés, à la condition que le niveau du terrain demeure le même ;

c) les bâtiments, constructions et équipements accessoires doivent être simplement déposés sur le sol, c'est-à-dire sans fondation ni ancrage pouvant les retenir lors d'inondations et créer ainsi un obstacle à l'écoulement des eaux.

16° les clôtures et les aménagements paysagers, sans mesure d'immunisation, aux conditions suivantes :

a) les clôtures doivent être ajourées et permettre la libre circulation de l'eau ;

b) les aménagements paysagers doivent être perméables et permettre l'infiltration de l'eau dans le sol ;

c) l'implantation ne doit requérir aucun déblai ni remblai. Toutefois un régalage mineur du sol en place ainsi que le remplacement d'une couche de dépôt meuble sont autorisés, à la condition que le niveau du terrain demeure le même. De plus, le déblai pour l'implantation d'une haie ou des poteaux d'une clôture est autorisé, à la condition que les matériaux d'excavation soient disposés hors de la plaine inondable.

17° les entrées charretières, les allées d'accès au terrain et les espaces de stationnement donnant accès à un seul bâtiment principal existant ou autorisé, aux conditions suivantes (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*) :

a) les revêtements des entrées charretières, des allées d'accès au terrain et des espaces de stationnement doivent être perméables et permettre l'infiltration de l'eau dans le sol ;

b) les aménagements doivent permettre la libre circulation des eaux. Ils doivent laisser passer le débit de crue dans les cas où il s'agit d'un canal d'évacuation de crue ;

c) les aménagements doivent permettre la libre circulation du poisson.

Les entrées charretières, les allées d'accès au terrain et les espaces de stationnement peuvent être immunisées et les remblais requis sont autorisés. Toutefois, les remblais inutiles doivent être évités et doivent se limiter à l'immunisation des ouvrages et constructions autorisés. Les remblais doivent se limiter au strict nécessaire permettant une évacuation sécuritaire de la propriété, c'est-à-dire permettre l'accès des véhicules d'urgence jusqu'au bâtiment. En aucun cas, cette disposition ne doit être interprétée comme permettant le remblai de l'ensemble de la propriété.

Malgré ce qui précède, les entrées charretières, les allées d'accès au terrain et les espaces de stationnement qui ne sont pas situés dans le prolongement direct de l'allée d'accès et qui ne servent pas à permettre une évacuation sécuritaire de la propriété ne peuvent être immunisés et ne doivent requérir aucun remblai ni déblai. Toutefois, un régalage mineur du sol en place ainsi que le remplacement d'une couche de dépôt meuble sont autorisés, à la condition que le niveau du terrain demeure le même. Pour compléter les aménagements, une pente progressive entre la partie remblayée et la partie régalée du terrain ou entre la partie remblayée du terrain et la voie publique est autorisée.

Les dimensions des entrées charretières, des allées d'accès au terrain et des espaces de stationnement pouvant être immunisés pourront également être limitées par la réglementation d'urbanisme.

7.5.4.3 CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET TRAVAUX AUTORISÉS DANS LA ZONE DE FAIBLE COURANT D'UNE PLAINE INONDABLE

Dans la zone de faible courant d'une plaine inondable, sont interdits :

1° toutes les constructions et tous les ouvrages non immunisés ;

2° les travaux de remblai autres que ceux requis pour l'immunisation des constructions et des ouvrages autorisés. Ces travaux doivent se limiter au strict nécessaire.

Dans la zone de faible courant d'une plaine inondable sont permis les constructions, les ouvrages et les travaux qui respectent les mesures d'immunisation prescrites à l'article 7.5.4.4.

Dans la zone de faible courant d'une plaine inondable peuvent également être permis des constructions, ouvrages et travaux bénéficiant de mesures d'immunisation différentes de celles prescrites à l'article 7.5.4.4, mais jugées suffisantes dans le cadre d'une dérogation adoptée conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) à cet effet par la Ville de Laval.

7.5.4.4 MESURES D'IMMUNISATION APPLICABLES AUX CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET TRAVAUX RÉALISÉS DANS UNE PLAINE INONDABLE

Les constructions, ouvrages et travaux autorisés dans une plaine inondable et spécifiquement identifiés aux articles 7.5.4.2 et 7.5.4.3 devront être réalisés en respectant les règles d'immunisation suivantes, en les adaptant au contexte de l'infrastructure visée :

1° aucune ouverture (fenêtre, soupirail, porte d'accès, garage, etc.) ne peut être atteinte par la crue de récurrence de 100 ans ;

2° aucun plancher de rez-de-chaussée ne peut être atteint par la crue de récurrence de 100 ans ;

3° les drains d'évacuation sont munis de clapets de retenue ;

4° pour toute structure ou partie de structure sise sous le niveau de la crue de récurrence de 100 ans, une étude doit être déposée démontrant la capacité des structures à résister à cette crue, en y intégrant les calculs relatifs à :

   a) l'imperméabilisation ;

   b) la stabilité des structures ;

   c) l'armature nécessaire ;

d) la capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration ;

e) la résistance du béton à la compression et à la tension.

5° le remblayage du terrain doit se limiter à une protection immédiate autour de la construction ou de l'ouvrage visé et non être étendu à l'ensemble du terrain sur lequel il est prévu ; la pente moyenne, du sommet du remblai adjacent à la construction ou à l'ouvrage protégé, jusqu'à son pied, ne devrait pas être inférieure à 33 1/3 % (rapport 1 vertical : 3 horizontal).

Dans l'application des mesures d'immunisation, dans le cas où la plaine inondable montrée sur une carte aurait été déterminée sans qu'ait été établie la cote de récurrence d'une crue de 100 ans, cette cote de 100 ans sera remplacée par la cote du plus haut niveau atteint par les eaux de la crue ayant servi de référence pour la détermination des limites de la plaine inondable auquel, pour des fins de sécurité, il sera ajouté 30 centimètres.

6° aucune pièce habitable, tel une chambre ou un salon, ne doit être aménagée dans un sous-sol (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*) ;

7° aucune composante importante d'un système de mécanique du bâtiment, tel un système électrique, de plomberie, de chauffage ou de ventilation ne peut être installée dans un sous-sol, à moins qu'elle ne doive obligatoirement, de par sa nature, y être située (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*).

7.5.5 Dérogation dans la zone de grand courant d'une plaine inondable

Dans la zone de grand courant d'une plaine inondable, certaines constructions, certains ouvrages et certains travaux peuvent être permis si leur réalisation respecte les mesures de protection applicables pour les rives et le littoral prévues aux articles 7.5.1 et 7.5.2 et à la condition qu'une dérogation soit accordée conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c.A-19.1) à cet effet.

7.5.5.1 CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET TRAVAUX ADMISSIBLES À UNE DÉROGATION

Les constructions, les ouvrages et les travaux admissibles à une dérogation sont :

1° les projets d'élargissement, de rehaussement, d'entrée et de sortie de contournement et de réalignement dans l'axe actuel d'une voie de circulation existante, y compris les voies ferrées ;

2° les voies de circulation traversant des plans d'eau et leurs accès ;

3° tout projet de mise en place de nouveaux services d'utilité publique situés au-dessus du niveau du sol tels que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques, les infrastructures reliées aux aqueducs et égouts, à l'exception des nouvelles voies de circulation ;

4° l'implantation d'une installation de prélèvement d'eau souterraine conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, c. Q-2, r. 35.2) ;

5° l'implantation d'une installation de prélèvement d'eau de surface se situant au-dessus du sol conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, c. Q-2, r. 35.2) ;

6° les stations d'épuration des eaux usées ;

7° les ouvrages de protection contre les inondations entrepris par les gouvernements, leurs ministères ou organismes, ainsi que par la Ville de Laval, pour protéger les territoires déjà construits et les ouvrages particuliers de protection contre les inondations pour les constructions et ouvrages existants utilisés à des fins publiques, municipales, industrielles, commerciales, agricoles ou d'accès public ;

8° les travaux visant à protéger des inondations, des zones enclavées par des terrains dont l'élévation est supérieure à celle de la cote de crue de récurrence de 100 ans, et qui ne sont inondables que par le refoulement de conduites ;

9° toute intervention visant :

a) l'agrandissement d'un ouvrage destiné aux activités agricoles, industrielles, commerciales ou publiques ;

b) l'agrandissement d'une construction et de ses dépendances en conservant la même typologie de zonage.

10° les installations de pêche commerciale et d'aquaculture ;

11° l'aménagement d'un fonds de terre à des fins récréatives, d'activités agricoles ou forestières, avec des ouvrages tels que chemins, sentiers piétonniers et pistes cyclables, nécessitant des travaux de remblai ou de déblai ; ne sont cependant pas compris dans ces aménagements admissibles à une dérogation, les ouvrages de protection contre les inondations et les terrains de golf ;

12° un aménagement faunique nécessitant des travaux de remblai, qui n'est pas assujetti à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q–2) ;

13° les barrages à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques, assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q–2).

7.5.5.2 PROCÉDURE ET CRITÈRES POUR JUGER DE L'ACCEPTABILITÉ D'UNE DEMANDE DE DÉROGATION

Une dérogation aux dispositions de la zone de grand courant d'une plaine inondable doit être présentée sous forme d'amendement aux règlements d'urbanisme de la Ville de Laval, aux fins de conformité aux objectifs du schéma ainsi qu'aux dispositions du document complémentaire. Après l'examen de la demande, la Ville de Laval entame, s'il est jugé opportun, une modification du schéma afin d'intégrer la dérogation.

Suite à l'entrée en vigueur de la modification au schéma, la Ville de Laval adopte un règlement modifiant ses règlements d'urbanisme. Un tel règlement doit être conforme aux objectifs du schéma et aux dispositions du document complémentaire.

Pour permettre de juger l'acceptabilité d'une dérogation, toute demande formulée à cet effet doit être accompagnée de documents réalisés par un professionnel compétent en la matière et comprenant les éléments suivants :

1° une description technique et cadastrale du fonds de terre visé par la demande ;

2° un exposé démontrant que la réalisation de la construction, de l'ouvrage ou des travaux proposés satisfont les critères suivants :

  a) assurer la sécurité des personnes et la protection des biens, tant privés que publics en intégrant des mesures appropriées d'immunisation et de protection des personnes ;

  b) assurer l'écoulement naturel des eaux ; les impacts sur les modifications probables au régime hydraulique du cours d'eau devront être définis et plus particulièrement faire état des contraintes à la circulation des glaces, de la diminution de la section d'écoulement, des risques d'érosion générés et des risques de hausse du niveau de l'inondation en amont qui peuvent résulter de la réalisation des travaux ou de l'implantation de la construction ou de l'ouvrage ;

  c) assurer l'intégrité de ces territoires en évitant le remblayage et en démontrant que les travaux, ouvrages et constructions proposées ne peuvent raisonnablement être localisés hors de la plaine inondable ;

  d) protéger la qualité de l'eau, la flore et la faune typique des milieux humides, leurs habitats et considérant d'une façon particulière les espèces menacées ou vulnérables, en garantissant qu'ils n'encourent pas de dommages ; les impacts environnementaux que la construction, l'ouvrage ou les travaux sont susceptibles de générer devront faire l'objet d'une évaluation en tenant compte des caractéristiques des matériaux utilisés pour l'immunisation ;

  e) démontrer l'intérêt public quant à la réalisation des travaux, de l'ouvrage ou de la construction.

7.5.5.3 DÉROGATIONS À L'INTERDICTION DE CONSTRUCTIONS, D'OUVRAGES ET DE TRAVAUX DANS LA ZONE DE GRAND COURANT D'UNE PLAINE INONDABLE

Une dérogation à l'interdiction de constructions, d'ouvrages et de travaux dans la zone de grand courant d'une plaine inondable est accordée pour :

1° des travaux d'amélioration du drainage de la terrasse Viau sur les lots 3 807 050, 3 140 601 et 3 105 392 du cadastre du Québec. La superficie d'empiètement des travaux dans la zone de grand courant de la plaine inondable de la rivière des Mille Îles est de 400 mètres carrés. Les travaux sont décrits dans le plan des travaux de réhabilitation de conduites d'aqueduc et autres infrastructures urbaines sur différentes rues de la ville de Laval, Lot 14-3, Terrasse Viaux entre la rue des Patriotes, numéro 1971L-c10 de 17, préparé par MLC associés Experts conseils, daté du 20 mai 2015 et joint à l'annexe 10 ;

2° des travaux d'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Paul et l'avenue des Terrasses sur les lots 1 269 712 et 1 269 478 du cadastre du Québec. Les travaux sont décrits dans les plans des travaux d'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Paul et l'avenue des Terrasses, au nord de la voie ferrée du Canadien Pacifique, vue en plan-profil et vue en plan-coupes et détails, numéros 1215-134 1/2 et 2/2, préparés par Équiluqs Inc., datés de juin 2012 et joints à l'annexe 10 ;

3° des travaux de reconstruction du pont des Trilles reliant l'île Pariseau à l'île Verte par le chemin des Trilles sur les lots 1 082 594, 1 082 595, 1 082 604 et 1 082 645 du cadastre du Québec. La superficie d'empiètement du pont dans la zone de grand courant de la plaine inondable de la rivière des Prairies est de 171 mètres carrés. Les travaux sont décrits dans le plan des travaux de reconstruction du pont reliant l'île Pariseau à l'île Verte (chemin des Trilles), structure plan d'ensemble projeté, numéro PO-1-2016-21223, feuillet 3 de 23, préparé par CIMA +, daté du 23 janvier 2017 et joint à l'annexe 10 ;

4° des travaux de reconstruction du pont Dupont reliant l'île Jésus à l'île Bigras par le chemin Dupont sur les lots 1 082 281, 1 082 282, 1 850 327 et 1 850 328 du cadastre du Québec. La superficie d'empiètement du pont dans la zone de grand courant de la plaine inondable de la rivière des Prairies est de 171 mètres carrés. Les travaux sont décrits dans le plan des travaux de reconstruction du pont reliant l'île Jésus à l'île Bigras (chemin Dupont), structure plan d'ensemble projeté numéro PO-1-2016-21222, feuillet 3 de 29, préparé par CIMA +, daté du 23 janvier 2017 et joint à l'annexe 10.

7.5.6 MÉTHODE DE CALCUL POUR LA DÉTERMINATION D'UNE COTE DE CRUE POUR UN EMPLACEMENT

Pour connaître les cotes de crues des différentes récurrences à utiliser pour définir les mesures réglementaires applicables à un emplacement où sont prévus une construction, un ouvrage ou des travaux, il faut d'abord localiser l'emplacement sur les feuillets cartographiques de l'annexe 8 correspondant au site du cours d'eau visé. Le site est identifié sur les feuillets cartographiques par un numéro jaune. Le site identifie également les cotes de crues de récurrence 2 ans, 20 ans et 100 ans.

Si l'emplacement est localisé entre deux sites contigus ayant la même cote, la cote applicable à cet emplacement est celle correspondant aux sites.

Si l'emplacement se situe entre deux sites contigus ayant des cotes différentes, la cote de crue à l'emplacement est calculée selon la formule suivante : Ce = Cv + ((Cm-Cv) x (Dve/ Dvm))

où :

Ce = la cote du site recherchée à l'emplacement ;

Cv = la cote du site en aval ;

Cm = la cote du site en amont ;

Dve = la distance du site en aval à un point situé au droit de l'emplacement, sur une ligne tracée entre les sites en aval et en amont et passant au centre de l'écoulement ;

Dvm = la distance entre le site en aval et le site en amont (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*).

PRÉCISIONS RELATIVES À L'ÉTABLISSEMENT D'UN RELEVÉ D'ARPENTAGE POUR DÉTERMINER L'ÉLÉVATION D'UN EMPLACEMENT

Un relevé d'arpentage pour déterminer l'élévation d'un emplacement est exigé lorsqu'il y a un doute ou un écart constaté entre les limites de la zone inondable cartographiée et les cotes applicables à un immeuble faisant l'objet d'une demande de permis ou de certificat relative à une construction, un ouvrage ou des travaux.

Ce relevé d'arpentage doit être soumis avec la demande de permis ou de certificat. Il doit être effectué par un membre de l'Ordre des arpenteurs-géomètres du Québec et doit comprendre ce qui suit :

1° l'identification et la délimitation du terrain faisant l'objet de la contestation ;

2° la localisation d'un semi de points géodésiques dont la densité est suffisante à proximité des constructions, ouvrages ou travaux projetés pour déterminer les limites des zones inondables de récurrence 20 et 100 ans ;

3° le tracé des limites de la zone inondable, soit la zone de grand courant et de la zone à faible courant, sur le ou les terrains visés, établies en fonction des cotes applicables ;

4° le tracé de la ligne des hautes eaux ;

5° la localisation des bâtiments et ouvrages existants et projetés, incluant le champ d'épuration et le puits, s'il y a lieu ;

6° les rues ou voies de circulation existantes.

Le relevé doit aussi respecter l'ensemble des conditions suivantes :

1° le relevé doit être effectué sur le niveau naturel du terrain tel qu'il était le 16 avril 2016, sans remblai. Si le terrain a été remblayé après le 16 avril 2016, le requérant doit fournir la preuve que le remblai a été réalisé conformément à la réglementation applicable ;

2° la date du relevé doit être indiquée ;

3° Le relevé doit être accompagné d'une description des méthodes utilisées par l'arpenteur-géomètre incluant la précision de l'outil de mesure utilisé et la marge d'erreur estimée du relevé *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*

7.6 PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES

7.6.1 TRAVAUX À PROXIMITÉ DES MILIEUX HUMIDES

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des mesures visant la protection d'un milieu humide d'intérêt ou bien d'un milieu humide situé à proximité de l'aire de travaux et dont le remblai n'a pas fait l'objet d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2).

Ces mesures ne sont pas applicables à la pratique des activités agricoles. Ces mesures pourront notamment prévoir une bande de protection, l'obligation de délimiter l'aire des travaux ou l'installation d'une barrière permettant d'éviter le ruissellement des sédiments vers le milieu humide (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 30-06-2022*).

7.6.2 MILIEU HUMIDE D'INTÉRÊT

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions visant à préciser la délimitation des milieux humides d'intérêt identifiés à la carte 2-18 : Milieux humides.

La réglementation d'urbanisme devra interdire les nouvelles constructions, les nouveaux ouvrages et les nouveaux travaux dans les milieux humides d'intérêt.

La réglementation d'urbanisme pourra prévoir des exceptions à cette interdiction. Les exceptions devront, minimalement, inclure les cas suivants :

1° des constructions, des ouvrages ou des travaux jugés compatibles avec la protection des milieux humides ;

2° des constructions, des ouvrages ou des travaux nécessaires afin de protéger les personnes et les biens des crues printanières ;

3° les voies de circulation projetées identifiées à la carte 2-6 : Réseau routier métropolitain (RRM) et réseau artériel métropolitain (RAM) et à la carte 2-7 : Réseau routier municipal ;

4° les ponts et leur accès traversant la rivière des Mille Îles, la rivière des Prairies et le lac des Deux Montagnes ;

5° la pratique et le développement des activités agricoles ;

6° les infrastructures et les équipements d'Hydro-Québec.

La réglementation d'urbanisme devra prévoir l'application d'une bande de protection de 15 mètres autour des milieux humides d'intérêt.

La réglementation d'urbanisme devra préciser les constructions, ouvrages et travaux réalisés dans un milieu humide d'intérêt ou sa bande de protection qui nécessitent la délivrance d'un permis ou d'un certificat d'autorisation. L'obtention d'un permis ou d'un certificat d'autorisation délivré par la Ville de Laval ne dispense pas de l'obligation d'obtenir toute autre autorisation requise ou de satisfaire aux exigences des différentes lois (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 05-07-2022*).

7.7 PROTECTION DES BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET DES BOIS D'INTÉRÊT MUNICIPAL

Les dispositions des articles 7.7 à 7.7.3.2 s'appliquent aux bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et aux bois d'intérêt municipal identifiés à la carte 2-21.

Malgré toute disposition contraire, les règlements et les décrets adoptés par les gouvernements provincial et fédéral ou les ententes signées entre la Ville de Laval et ces mêmes gouvernements avant l'entrée en vigueur du présent schéma, par exemple des ententes telles que des aires de désignation volontaire ou des secteurs qui ont fait l'objet de compensations environnementales en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2), ont préséance sur les dispositions des articles 7.7.1 à 7.7.3.2.

7.7.1 PERMIS ET CERTIFICAT D'AUTORISATION

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions visant à déterminer les constructions, ouvrages et travaux qui nécessitent l'obtention d'un permis ou d'un certificat d'autorisation à l'intérieur des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et à l'intérieur des bois d'intérêt municipal ainsi qu'à déterminer les modalités d'application rattachées à une telle obligation (contenu d'une demande, durée du certificat d'autorisation, tarifs exigés, etc.). À cet effet, la réglementation d'urbanisme devra également prévoir dans quelles situations une étude réalisée par un professionnel compétent en la matière doit être déposée préalablement à l'obtention d'un permis ou d'une autorisation pour l'abattage d'arbres à l'intérieur des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et à l'intérieur des bois d'intérêt municipal.

La réglementation d'urbanisme devra également prévoir des dispositions visant à restaurer les milieux naturels endommagés par des constructions, des ouvrages ou des travaux effectués en contravention avec les présentes dispositions sur la protection des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et des bois d'intérêt municipal, telles que des dispositions pénales et des travaux de remise en état des lieux.

7.7.2 Ouverture de nouvelles rues

La réglementation d'urbanisme devra interdire l'ouverture de toute nouvelle rue dans le couvert forestier situé à l'intérieur des limites des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et des bois d'intérêt municipal identifiés à la carte 2-21.

7.7.3 Abattage d'arbres dans les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et dans les bois d'intérêt municipal

7.7.3.1 Dispositions relatives à tous les bois et corridors forestiers d'intérêt

Dans le couvert forestier compris à l'intérieur des limites des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et des bois d'intérêt municipal identifiés à la carte 2-21, tout abattage d'arbre est interdit, à l'exception des coupes et travaux suivants si l'autorisation requise en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2) a été délivrée le cas échéant :

1° les coupes sanitaires ;

2° les coupes d'assainissement sur un maximum de 10 % de la surface terrière du peuplement sur le terrain visé sur une période de 15 ans ;

3° les coupes visant les espèces exotiques envahissantes, lorsque ces travaux sont inclus dans un plan de contrôle et de végétalisation. Ce plan devra être réalisé par un professionnel compétent en la matière et devra comprendre minimalement un plan localisant les espèces exotiques envahissantes à éliminer, un plan de végétalisation, une description de la méthode de travail ainsi qu'un phasage des travaux ;

4° les coupes de jardinage ou d'éclaircie prescrites par un ingénieur forestier sur un maximum de 30 % de la surface terrière du peuplement sur le terrain visé sur une période de 15 ans, incluant les sentiers d'accès et de débusquage ;

5° les travaux d'abattage d'arbres effectués aux fins de nettoyage et de l'entretien d'un cours d'eau, à la condition que la largeur du couloir de déboisement n'excède pas 5 mètres ;

6° les travaux d'abattage d'arbres effectués aux fins de l'aménagement d'un fossé de drainage à des fins agricoles ou de l'entretien d'un fossé de drainage, aux conditions suivantes :

   a) la largeur d'un couloir de déboisement ne doit pas excéder 5 mètres ;

   b) la superficie totale des fossés de drainage ne doit pas excéder 6 % de la superficie totale du couvert forestier sur le terrain.

7° les travaux d'abattage d'arbres requis aux fins des usages et infrastructures de soutien aux activités de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels, aux activités d'interprétation et d'observation de la nature, aux activités de recherche scientifique et d'éducation en milieu naturel et aux activités de récréation extensive, tel qu'autorisées à la section 4.1, aux conditions suivantes :

   a) la largeur des sentiers ne doit pas excéder 4 mètres, à l'exception des sentiers polyvalents qui peuvent atteindre une largeur de 6 mètres, et leur superficie totale ne doit pas excéder 4 % de la superficie totale du couvert forestier sur le terrain ;

b) sauf pour l'aménagement de sentiers, ne doit pas excéder 5 % de la superficie totale du couvert forestier sur le terrain ;

c) l'aménagement des sentiers devra minimiser l'abattage d'arbre nécessaire à leur implantation ;

d) sauf pour l'aménagement de sentiers n'excédant pas 4 mètres de largeur, ne sont pas effectués dans un écosystème forestier exceptionnel.

8° les travaux d'abattage d'arbres menaçant la sécurité des personnes ou constituant un risque pour le bien privé et public ;

9° l'abattage d'arbres nécessaire à l'aménagement d'une ouverture par terrain d'une largeur maximale de 5 mètres donnant accès à un plan d'eau, lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 % ;

10° l'abattage d'arbres nécessaire à l'aménagement d'un sentier ou d'un escalier par terrain d'une largeur maximale de 2 mètres donnant accès à un plan d'eau ;

11° sauf dans la zone agricole permanente ou dans une inclusion agricole, les travaux d'abattage d'arbres aux fins de la construction d'une habitation autorisée à la section 4.1 ainsi que les constructions et ouvrages qui lui sont accessoires, tels qu'un cabanon, un garage, une fosse septique ou une piscine, aux conditions suivantes :

a) l'espace maximal déboisé doit correspondre à l'addition des superficies suivantes :

- la superficie occupée par la construction principale ;
- la superficie des constructions accessoires, tels qu'un cabanon, un garage, une fosse septique, une piscine, etc. ;
- la superficie d'un espace déboisé autour de l'ensemble de ces installations d'une largeur maximale de 5 mètres autour d'une construction principale et de 2 mètres autour d'une construction accessoire ;
- la superficie d'une voie d'accès et de service, vers la construction principale et les constructions accessoires, d'une largeur maximale de 6 mètres.

b) l'espace maximal déboisé ne doit pas excéder 25 % de la superficie totale du couvert forestier sur le terrain, et ce, sans dépasser 750 mètres carrés ;

c) ne sont pas effectués dans un écosystème forestier exceptionnel.

12° l'abattage d'arbres effectué dans le but de reconstruire une construction existante ou de réaliser l'agrandissement d'une construction existante, ainsi que de leurs constructions accessoires, tels qu'un cabanon, un garage, une installation septique ou une piscine, aux conditions suivantes :

a) l'espace maximal déboisé doit correspondre à l'addition des superficies suivantes :

- la superficie occupée par la construction existante ou son agrandissement ;
- la superficie des constructions accessoires, tels qu'un cabanon, un garage, une installation septique ou une piscine ;
- la superficie d'un espace déboisé autour de l'ensemble de ces installations d'une largeur maximale de 5 mètres autour d'une construction principale et de 2 mètres autour d'une construction accessoire ;
- la superficie d'une voie d'accès et de service, vers la construction principale et les constructions accessoires, d'une largeur maximale de 6 mètres.

b) l'espace maximal déboisé ne doit pas excéder 10 % de la superficie totale du couvert forestier sur le terrain ;

c) l'agrandissement d'une construction existante n'est autorisé qu'une seule fois à partir de l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire M.R.C.L.-8 concernant les bois et corridors forestiers d'intérêt sur le territoire de Laval, le 28 août 2014 ;

d) n'est pas effectué dans un écosystème forestier exceptionnel.

13° l'abattage d'arbres relié à l'agrandissement d'une carrière existante sur le lot 1 785 610, moyennant compensation pour la perte des services écologiques rendus[1].

7.7.3.2 DISPOSITIONS RELATIVES AUX BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET AUX BOIS D'INTÉRÊT MUNICIPAL SITUÉS DANS LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE OU DANS UNE INCLUSION AGRICOLE

En plus des types d'abattage d'arbres autorisés à l'article 7.7.3.1, dans le couvert forestier situé dans les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et dans les bois d'intérêt municipal identifiés à la carte 2-21 et compris dans la zone agricole permanente ou sur un terrain compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et ayant fait l'objet d'une inclusion agricole en vertu de cette loi, sont également autorisés :

1° la coupe à blanc visant la mise en culture du sol, aux conditions suivantes :

a) doit être effectuée par un producteur agricole au sens de la Loi sur les producteurs agricoles (RLRQ, c. P-28) ;

b) est réalisée sur un terrain comprenant un couvert forestier d'une superficie minimale de 4 hectares ;

c) ne doit pas excéder une superficie de 3 hectares ou 10 % du couvert forestier sur le terrain, selon la première des deux conditions atteintes (3 hectares ou 10 %) ;

d) la mise en culture du sol doit être effectuée dans un délai maximal de 2 ans après la fin des travaux d'abattage d'arbres. Au terme de ce délai, la partie touchée par les travaux d'abattage d'arbres non remise en culture doit être reboisée dans un délai de 1 an ;

e) n'est pas effectuée dans un écosystème forestier exceptionnel ;

---

[1] Ce secteur est assujetti au résultat d'une demande judiciaire en cours.

f) n'est effectuée qu'une seule fois sur le terrain concerné à partir de l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire M.R.C.L.-8 concernant les bois et corridors forestiers d'intérêt sur le territoire de Laval, le 28 août 2014.

2° l'abattage d'arbres effectué dans le but de construire un nouveau bâtiment agricole ou d'agrandir un bâtiment agricole existant, aux conditions suivantes :

a) doit être effectuée par un producteur agricole au sens de la Loi sur les producteurs agricoles (RLRQ, c. P-28) ;

b) l'espace maximal déboisé doit correspondre à l'addition des superficies suivantes :

- la superficie occupée par les bâtiments agricoles ;
- la superficie de l'équipement d'entreposage des engrais de ferme et de son aire d'approche pour la vidanger ;
- la superficie des équipements accessoires, tels qu'une fosse septique, un champ d'épuration et un silo d'entreposage ;
- la superficie d'un espace déboisé autour de l'ensemble de ces installations d'une largeur maximale de 10 mètres, pour faciliter les déplacements autour du bâtiment et des équipements accessoires ;
- la superficie d'une voie d'accès et de service vers le bâtiment et les équipements accessoires d'une largeur maximale de 9 mètres.

c) ne doit pas excéder 20 % du couvert forestier sur le terrain ;

d) n'est pas effectuée dans un écosystème forestier exceptionnel ;

e) n'est effectuée qu'une seule fois sur le terrain concerné à partir de l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire M.R.C.L.-8 concernant les bois et corridors forestiers d'intérêt sur le territoire de Laval, le 28 août 2014.

3° les travaux d'abattage d'arbres nécessaires pour effectuer un découvert conformément à l'article 986 du Code Civil du Québec (RLRQ) ;

4° les travaux de coupe de bois de chauffage pour les fins personnelles d'un producteur agricole reconnu au sens de la Loi sur les producteurs agricoles (RLRQ, c. P-28), pourvu qu'il ne s'agisse pas d'une coupe à blanc, mais plutôt d'un prélèvement dispersé de tiges sur toute la propriété, sauf dans un écosystème forestier exceptionnel ;

5° l'abattage d'arbres effectué dans le but de construire une habitation autorisée à la section 4.1 ainsi que de leurs constructions accessoires, tels qu'un cabanon, un garage, une installation septique ou une piscine, aux conditions suivantes :

a) l'espace maximal déboisé doit correspondre à l'addition des superficies suivantes :

- la superficie occupée par la construction principale ;
- la superficie des constructions accessoires, tels qu'un cabanon, un garage, une installation septique ou une piscine ;
- la superficie d'un espace déboisé autour de l'ensemble de ces installations d'une largeur maximale de 5 mètres autour d'une construction principale et de 2 mètres autour d'une construction accessoire ;
- la superficie d'une voie d'accès et de service, vers la construction principale et les constructions accessoires, d'une largeur maximale de 6 mètres.

b) l'espace maximal déboisé ne doit pas excéder 750 mètres carrés ;

c) n'est pas effectué dans un écosystème forestier exceptionnel.

6° l'abattage d'arbres effectué dans le but de construire un bâtiment autorisé ou d'exercer une activité aux fins d'un usage autorisé à la section 4.1, autre qu'une habitation, ainsi que les constructions et ouvrages qui lui sont accessoires, aux conditions suivantes :

a) l'espace maximal déboisé doit correspondre à l'addition des superficies suivantes :

- la superficie occupée par l'ouvrage ou le bâtiment ;
- la superficie des équipements et constructions accessoires, tels qu'un cabanon, un garage ou une installation septique ;
- la superficie de l'espace déboisé pour accueillir l'activité, tel l'entreposage ;
- la superficie d'un espace déboisé autour de l'ensemble de ces installations d'une largeur maximale de 6 mètres, pour faciliter les déplacements autour du bâtiment et des équipements et constructions accessoires ;
- la superficie d'une voie d'accès et de service (vers l'ouvrage, le bâtiment, l'espace occupé par l'activité et les équipements et constructions accessoires) d'une largeur maximale de 6 mètres.

b) l'espace maximal déboisé ne doit pas excéder une superficie maximale de :

- 20 % du couvert forestier le terrain.

7° n'est pas effectuée dans un écosystème forestier exceptionnel.

7.8 DISPOSITIONS RELATIVES AUX ARBRES À L'EXTÉRIEUR DES BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET DES BOIS D'INTÉRÊT MUNICIPAL

7.8.1 ABATTAGE DES ARBRES

La réglementation d'urbanisme devra limiter l'abattage des arbres sur un terrain à certaines situations seulement, par exemple l'état de santé de l'arbre et l'aire d'implantation d'une construction ou d'un ouvrage. La réglementation d'urbanisme devra également déterminer dans quelles situations l'obtention d'un certificat d'autorisation est requise pour les travaux.

7.8.2 Protection des arbres

La réglementation d'urbanisme devra comprendre des dispositions sur la protection des arbres et de leurs racines lors de travaux d'excavation, de construction ou d'aménagement.

7.8.3 Remplacement des arbres abattus

La réglementation d'urbanisme devra prévoir dans quelles situations un arbre abattu doit être remplacé et prévoir les modalités d'exécution des travaux. Les arbres de remplacement doivent être plantés dans l'année suivant l'autorisation des travaux et ces arbres doivent être maintenus en bon état et être remplacés au besoin.

7.8.4 Compensation des arbres abattus

La réglementation municipale devra prévoir dans quelles situations un arbre abattu doit faire l'objet d'une compensation environnementale visant à amenuiser la perte écologique. Elle devra également prévoir les modalités de gestion de ces compensations qui doivent être effectuées à l'intérieur des pouvoirs conférés par le cadre législatif du Québec.

7.8.5 Plantation des arbres

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions sur la plantation d'arbres, visant l'augmentation de la canopée par exemple, l'obligation de plantation lors de la construction d'un nouveau bâtiment, de l'agrandissement d'un bâtiment existant ou de l'aménagement ou l'agrandissement d'une aire de stationnement. Les arbres de remplacement doivent être plantés dans l'année suivant l'autorisation des travaux et ces arbres doivent être maintenus en bon état et être remplacés au besoin.

7.9 VERDISSEMENT

La réglementation d'urbanisme devra intégrer des dispositions concernant l'augmentation du verdissement des terrains en exigeant, par exemple, un pourcentage minimal de couvre-sol végétal ou de plantation sur la superficie du terrain.

7.10 ÎLOTS DE CHALEUR ET DE FRAÎCHEUR

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions permettant la réduction des îlots de chaleur, notamment par l'implantation d'îlots de fraîcheur dans les stationnements ou par la mise en place de toits clairs, blancs ou végétalisés.

La réglementation devra également prévoir des dispositions permettant la protection des îlots de fraîcheur, par exemple par la conservation des arbres matures.

7.11 GESTION DES EAUX PLUVIALES

La réglementation d'urbanisme doit prévoir des dispositions favorisant l'utilisation de pratiques de gestion optimale des eaux pluviales et l'introduction de technologies vertes, par exemple l'utilisation de pavages poreux, de couvre-sols végétaux, de bassins d'infiltration et de marais artificiels.

7.12 PLAN DE CONSERVATION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS

La Ville de Laval devra adopter un plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels. Ce plan devra s'inspirer des axes d'intervention de la Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêts de la Ville de Laval ainsi que de la démarche décrite dans le Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides du gouvernement du Québec. Ce plan devra avoir entre autres pour objectifs :

1° de dresser un portrait du territoire naturel ;

2° d'identifier les milieux humides d'intérêt ;

3° d'identifier les besoins en acquisition de connaissances sur les milieux naturels ;

4° de proposer des grandes orientations et des pistes de solution afin :

a) d'harmoniser le développement et la conservation des milieux naturels ;

b) d'assurer l'intégrité des milieux naturels protégés ;

c) de mettre en valeur les milieux naturels publics.

5° d'identifier des cibles à atteindre en lien avec ces orientations ainsi que des indicateurs pour suivre l'évolution vers l'atteinte des cibles ;

6° de décrire les grandes étapes de la mise en œuvre du plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels.

7.13 PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS DANS LES ZONES D'AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE PARTICULIÈRES SITUÉES À L'EXTÉRIEUR DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

La réglementation d'urbanisme devra comprendre des dispositions permettant le respect de la stratégie de gestion du territoire relative à la protection et à la mise en valeur des milieux naturels dans les zones d'aménagement écologique particulières situées à l'extérieur de la zone agricole permanente, prévue à la section 5.3.

7.14 PATRIMOINE CULTUREL

7.14.1 PROTECTION DES PAYSAGES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions visant à préserver les éléments structurants des paysages d'intérêt métropolitain et à maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain mentionnés à la section 2.5 et identifiés à la carte 2-48.

7.14.2 PROTECTION DES TERRITOIRES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Dans les territoires d'intérêt patrimonial identifiés à la carte 2-48, tant à l'échelle municipale que métropolitaine, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des normes s'appliquant conjointement avec des critères spécifiques à chaque territoire patrimonial (architecture, typologie, etc.) élaborés en vertu des pouvoirs conférés par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) en matière de plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), et ce, pour l'ensemble des bâtiments qui le composent.

Ces normes et critères devront assurer que les modifications apportées aux bâtiments existants et l'insertion de nouveaux bâtiments dans ces secteurs se fassent en harmonie avec leur caractère patrimonial afin, notamment, d'assurer la protection des éléments significatifs identifiés à la section 2.5.1.

7.14.3 PROTECTION DES BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

La Ville de Laval devra mettre en place un règlement sur la démolition d'immeubles afin d'y assujettir les bâtiments d'intérêt patrimonial sur l'ensemble du territoire. Ce règlement devra assurer la protection de ces bâtiments par une évaluation de leur valeur patrimoniale et devra intégrer la notion de déconstruction, c'est-à-dire le cycle de récupération des matériaux de construction.

De plus, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions spécifiques aux bâtiments d'intérêt patrimonial, situés à l'extérieur des territoires d'intérêt patrimonial, en matière de plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et prévoir les travaux qui y seront assujettis.

7.15 DISPOSITIONS RELATIVES À LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

7.15.1 GESTION DES ODEURS DANS LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

Dans la zone agricole permanente, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions assurant le respect des dispositions relatives à la gestion des odeurs, conformément à la Directive sur les odeurs causées par les déjections animales provenant d'activités agricoles (RLRQ, c. P- 41.1, r.5), telles que précisées aux articles 7.15.1 à 7.15.2.3.

Les dispositions incluses à la réglementation d'urbanisme devront également prévoir que le respect des dispositions relatives à la gestion des odeurs doit être assuré par le requérant. À cet effet, un rapport préparé et signé par une personne qualifiée et à la charge du requérant doit être produit lors de toute demande de permis ou certificat. Ce rapport doit attester de la conformité du projet aux normes relatives aux distances séparatrices.

7.15.2 DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES AUX LIEUX D'ENTREPOSAGE DES ENGRAIS DE FERMES SITUÉES À PLUS DE 150 MÈTRES D'UNE INSTALLATION D'ÉLEVAGE

Lorsque des engrais de ferme sont entreposés à l'extérieur de l'installation d'élevage, des distances séparatrices doivent être respectées. Elles sont établies en considérant qu'une unité animale (UA) nécessite une capacité d'entreposage de 20 m^3. Par exemple, la valeur du paramètre A, dans le cas d'un réservoir d'une capacité de 1 000 m^3 correspond à 50 UA. Une fois établie cette équivalence, il est possible de déterminer la distance de base correspondante à l'aide du tableau relatif au paramètre B. La formule multipliant entre eux les paramètres B, C, D, E, F et G doit alors être appliquée. Le tableau suivant illustre, pour un lieu d'entreposage des lisiers, des cas où C, D et E valent 1, le paramètre G variant selon l'unité de voisinage considérée.

Tableau 7-2 : Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des engrais de fermes situées à plus de 150 mètres d'une installation d'élevage

CAPACITÉ D'ENTREPOSAGE (m³) Notes 1 et 2	DISTANCES SÉPARATRICES (m)		
	MAISON D'HABITATION	IMMEUBLE PROTÉGÉ	PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
1 000	148	295	443
2 000	184	367	550
3 000	208	416	624
4 000	228	456	684
5 000	245	489	734
6 000	259	517	776
7 000	272	543	815
8 000	283	566	849
9 000	294	588	882
10 000	304	607	911

Note 1 : Pour les fumiers, multiplier la distance par 0,8.

Note 2 : Pour d'autres capacités d'entreposage, faire les calculs nécessaires en utilisant une règle de proportionnalité ou les données du paramètre A.

7.15.2.1 DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES À L'ÉPANDAGE DES ENGRAIS DE FERME

L'épandage des engrais de ferme doit être fait en tenant compte des distances séparatrices apparaissant au tableau suivant :

Tableau 7-3 : Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme

TYPE	MODE D'ÉPANDAGE		DISTANCE REQUISE DE TOUTE MAISON D'HABITATION, D'UN PÉRIMÈTRE D'URBANISATION OU D'UN IMMEUBLE PROTÉGÉ Note 1	
			15 JUIN AU 15 AOÛT	AUTRE TEMPS
LISIER	Aéroaspersion (citerne)	Lisier laissé en surface plus de 24 h	75 m	25 m
		Lisier incorporé en moins de 24 h	25 m	Jusqu'aux limites du champ
	Aspersion	Par rampe	25 m	Jusqu'aux limites du champ
		Par pendillard	Jusqu'aux limites du champ	Jusqu'aux limites du champ
	Incorporation simultanée		Jusqu'aux limites du champ	Jusqu'aux limites du champ
FUMIER	Frais, laissé en surface plus de 24 h		75 m	Jusqu'aux limites du champ
	Frais, incorporé en moins de 24 h		Jusqu'aux limites du champ	Jusqu'aux limites du champ
	Compost désodorisé		Jusqu'aux limites du champ	Jusqu'aux limites du champ

Note 1 : Aucune distance séparatrice n'est exigée pour les zones inhabitées d'un périmètre d'urbanisation.

7.15.2.2 DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES AUX INSTALLATIONS D'ÉLEVAGE

Les distances séparatrices relatives aux installations d'élevage ne doivent pas être inférieures au résultat obtenu en multipliant entre eux les paramètres B, C, D, E, F et G présentés ci-après :

Le paramètre A correspond au nombre maximum d'unités animales gardées au cours d'un cycle annuel de production. Il sert à la détermination du paramètre B.

Aux fins de détermination du paramètre A, sont équivalents à une unité animale les animaux figurant dans le tableau ci-après, en fonction du nombre prévu.

Pour toute autre espèce animale, un animal d'un poids égal ou supérieur à 500 kg ou un groupe d'animaux de cette espèce dont le poids total est de 500 kg équivaut à une unité animale.

Lorsqu'un poids est indiqué au tableau ci-après, il correspond au poids de l'animal prévu à la fin de la période d'élevage.

1° Nombre maximum d'unités animales (paramètre A)

Tableau 7-4 : Nombre maximum d'unités animales (paramètre A)

GROUPE OU CATÉGORIE D'ANIMAUX	NOMBRE D'ANIMAUX ÉQUIVALANT À UNE UNITÉ ANIMALE
Vache ou taure, taureau, cheval	1
Veaux d'un poids de 225 à 500 kg chacun	2
Veaux d'un poids inférieur à 225 kg chacun	5
Porcs d'élevage d'un poids de 20 à 100 kg chacun	5
Porcelets d'un poids inférieur à 20 kg chacun	25
Truies et porcelets non sevrés dans l'année	4
Poules ou coqs	125
Poulet à griller	250
Poulettes en croissance	250
Cailles	1 500
Faisans	300
Dindes à griller d'un poids de 5 à 5,5 kg chacune	100
Dindes à griller d'un poids de 8,5 à 10 kg chacune	75
Dindes à griller d'un poids de 13 kg chacune	50
Visons femelles, excluant mâles et les petits	100
Renards femelles, excluant les mâles et les petits	40
Moutons et agneaux de l'année	4
Chèvres et chevreaux de l'année	6
Lapins femelles, excluant les mâles et les petits	40

2° Distances de base (paramètre B)

Le paramètre B est celui de la distance de base. Il est établi en recherchant, dans le tableau qui suit, la distance de base correspondant à la valeur calculée pour le paramètre A.

Tableau 7-5 : Distances de base (paramètre B)

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
1	86	51	297	101	368	151	417	201	456	251	489	301	518	351	544	401	567	451	588
2	107	52	299	102	369	152	418	202	457	252	490	302	518	352	544	402	567	452	588
3	122	53	300	103	370	153	419	203	458	253	490	303	519	353	544	403	568	453	589
4	133	54	302	104	371	154	420	204	458	254	491	304	520	354	545	404	568	454	589
5	143	55	304	105	372	155	421	205	459	255	492	305	520	355	545	405	568	455	590
6	152	56	306	106	373	156	421	206	460	256	492	306	521	356	546	406	569	456	590
7	159	57	307	107	374	157	422	207	461	257	493	307	521	357	546	407	569	457	590
8	166	58	309	108	375	158	423	208	461	258	493	308	522	358	547	408	570	458	591
9	172	59	311	109	377	159	424	209	452	259	494	309	522	359	547	409	570	459	591
10	178	60	312	110	378	160	425	210	453	260	495	310	523	360	548	410	571	460	592
11	183	61	314	111	379	161	426	211	453	261	495	311	523	361	548	411	571	461	592
12	188	62	315	112	380	162	426	212	454	262	496	312	524	362	549	412	572	462	592
13	193	63	317	113	381	163	427	213	456	263	496	313	524	363	549	413	572	463	593
14	198	64	319	114	382	164	428	214	456	264	497	314	525	364	550	414	572	464	593
15	202	65	320	115	383	165	429	215	466	265	498	315	525	365	550	415	573	465	594
16	206	66	322	116	384	166	430	216	467	266	498	316	526	366	551	416	573	466	594
17	210	67	323	117	385	167	431	217	467	267	499	317	526	367	551	417	574	467	594
18	214	68	325	118	386	168	431	218	468	268	499	318	527	368	552	418	574	468	595
19	218	69	326	119	387	169	432	219	469	269	500	319	527	369	552	419	575	469	595
20	221	70	328	120	388	170	433	220	469	270	501	320	528	370	553	420	575	470	596
21	225	71	329	121	389	171	434	221	470	271	501	321	528	371	553	421	575	471	596
22	228	72	331	122	390	172	435	222	471	272	502	322	529	372	554	422	576	472	596
23	231	73	332	123	391	173	435	223	471	273	502	323	530	373	554	423	576	473	597
24	234	74	333	124	392	174	436	224	472	274	503	324	530	374	554	424	577	474	597
25	237	75	335	125	398	175	437	225	473	275	503	325	531	375	555	425	577	475	598
26	240	76	336	126	394	176	438	226	473	276	504	326	531	376	555	426	578	476	598
27	243	77	338	127	395	177	438	227	474	277	505	327	532	377	556	427	578	477	598
28	246	78	339	128	396	178	439	228	475	278	505	328	532	378	556	428	578	478	599
29	249	79	340	129	397	179	440	229	475	279	506	329	533	379	557	429	579	478	599
30	251	80	342	130	398	180	441	230	476	280	506	330	533	380	557	430	579	480	600
31	254	81	343	131	399	181	442	231	477	281	507	331	534	381	558	431	580	481	600
32	256	82	344	132	400	182	442	232	477	282	507	332	534	382	558	432	580	482	600
33	259	83	346	133	401	183	443	233	478	283	508	333	535	383	559	433	581	483	601
34	261	84	347	134	402	184	444	234	479	284	509	334	535	384	559	434	581	484	601
35	264	85	348	135	403	185	445	235	479	285	509	335	536	385	560	435	581	485	602
36	266	86	350	136	404	186	445	236	480	286	510	336	536	386	560	436	582	486	602
37	268	87	351	137	405	187	446	237	481	287	510	337	537	387	560	437	582	487	602
38	271	88	352	138	406	188	447	238	481	288	511	338	537	388	561	438	583	488	603
39	273	89	353	139	406	189	448	239	482	289	511	339	538	389	561	439	583	489	603
40	275	90	355	140	407	190	448	240	482	290	512	340	538	390	562	440	583	490	604
41	277	91	356	141	408	191	449	241	483	291	512	341	539	391	562	441	584	491	604
42	279	92	357	142	409	192	450	242	484	292	513	342	539	392	563	442	584	492	604
43	281	93	358	143	410	193	451	243	484	293	514	343	540	393	563	443	585	493	605
44	283	94	359	144	411	194	451	244	485	294	514	344	540	394	564	444	585	494	605
45	285	95	361	145	412	195	452	245	486	295	515	345	541	395	564	445	586	495	605
46	287	96	362	146	413	196	453	246	486	296	515	346	541	396	564	446	586	496	606
47	289	97	363	147	414	197	453	247	487	297	516	347	542	397	565	447	586	497	606
48	291	98	364	148	415	198	454	248	487	298	516	348	542	398	565	448	587	498	607
49	293	99	365	149	415	199	455	249	488	299	517	349	543	399	566	449	587	499	607
50	295	100	367	150	416	200	456	250	489	300	517	350	543	400	566	450	588	500	604
501	608	551	626	601	643	651	660	701	675	751	690	801	704	851	718	901	731	951	743
502	608	552	626	602	644	652	660	702	676	752	690	802	704	852	718	902	731	952	743
503	608	553	627	603	644	653	660	703	676	753	691	803	705	853	718	903	731	953	744
504	609	554	627	604	644	654	661	704	676	754	691	804	705	854	718	904	731	954	744
505	609	555	628	605	644	655	661	705	676	755	691	805	705	855	719	905	732	955	744
506	610	556	628	606	645	656	661	706	677	756	691	806	706	856	719	906	732	956	744
507	610	557	628	607	645	657	662	707	677	757	692	807	706	857	719	907	732	957	745
508	610	558	629	608	645	658	662	708	677	758	692	808	706	858	719	908	732	958	745
509	611	559	629	609	646	659	662	709	678	759	692	809	706	859	720	909	733	959	745

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
510	61	560	629	610	646	660	663	710	678	760	693	810	707	860	720	910	733	960	745
511	612	561	630	611	646	661	663	711	678	761	693	811	707	861	720	911	733	961	746
512	612	562	630	612	647	662	663	712	679	762	693	812	707	862	721	912	733	962	746
513	612	563	630	613	647	663	664	713	679	763	693	813	707	863	721	913	734	963	746
514	613	564	631	614	647	664	664	714	679	764	694	814	708	864	721	914	734	964	746
515	613	565	631	615	648	665	664	715	679	765	694	815	708	865	721	915	734	965	747
516	613	566	631	616	648	666	665	716	680	766	694	816	708	866	722	916	734	966	747
517	614	567	632	617	648	667	665	717	680	767	695	817	709	867	722	917	735	967	747
518	614	568	632	618	649	668	665	718	680	768	695	818	709	868	722	918	735	968	747
519	614	569	632	619	649	669	665	719	681	769	695	819	709	869	722	919	735	969	747
520	615	570	633	620	649	670	666	720	681	770	695	820	709	870	723	920	735	970	748
521	615	571	633	621	650	671	666	721	681	771	696	821	710	871	723	921	736	971	748
522	616	572	634	622	650	672	666	722	682	772	696	822	710	872	723	922	736	972	748
523	616	573	634	623	650	673	667	723	682	773	696	823	710	873	723	923	736	973	748
524	616	574	634	624	651	674	667	724	682	774	697	824	710	874	724	924	736	974	749
525	617	575	635	625	651	675	667	725	682	775	697	825	711	875	724	925	737	975	749
526	617	576	635	626	651	676	668	726	683	776	697	826	711	876	724	926	737	976	749
527	617	577	635	627	652	677	668	727	683	777	697	827	711	877	724	927	737	977	749
528	618	578	636	628	652	678	668	728	683	778	698	828	711	878	725	928	737	978	750
529	618	579	636	629	652	679	669	729	684	779	698	829	712	879	725	929	738	979	750
530	619	580	636	630	653	680	669	730	684	780	698	830	712	880	725	930	738	980	750
531	619	581	637	631	653	681	669	731	684	781	699	831	712	881	725	931	738	981	750
532	619	582	637	632	653	682	669	732	685	782	699	832	713	882	726	932	738	982	751
533	620	583	637	633	654	683	670	733	685	783	699	833	713	883	726	933	739	983	751
534	620	584	638	634	654	684	670	734	685	784	699	834	713	884	726	934	739	984	751
535	620	585	638	635	655	685	670	735	685	785	700	835	713	885	727	935	739	985	751
536	621	586	638	636	655	686	671	736	686	786	700	836	714	886	727	936	739	986	752
537	621	587	639	637	655	687	671	737	686	787	700	837	714	887	727	937	740	987	752
538	621	588	639	638	656	688	671	738	686	788	701	838	714	888	727	938	740	988	752
539	622	589	639	639	656	689	672	739	687	789	701	839	714	889	728	939	740	989	752
540	622	590	640	640	656	690	672	740	687	790	701	840	715	890	728	940	740	990	753
541	623	591	640	641	657	691	672	741	687	791	701	841	715	891	728	941	741	991	753
542	623	592	640	642	657	692	673	742	687	792	702	842	715	892	728	942	741	992	753
543	623	593	641	643	657	693	673	743	688	793	702	843	716	893	729	943	741	993	753
544	624	594	641	644	658	694	673	744	688	794	702	844	716	894	729	944	741	994	753
545	624	595	641	645	658	695	673	745	688	795	702	845	716	895	729	945	742	995	754
546	624	596	642	646	658	696	674	746	689	796	703	846	716	896	729	946	742	996	754
547	625	597	642	647	658	697	674	747	689	797	703	847	717	897	730	947	742	997	754
548	625	598	642	648	659	698	674	748	689	798	703	848	717	898	730	948	742	998	754
549	625	599	643	649	659	699	675	749	689	799	704	849	717	899	730	949	743	999	755
550	626	600	643	650	659	700	675	750	690	800	704	850	717	900	730	950	743	1000	755
1001	755	1051	767	1101	778	1151	789	1201	800	1251	810	1301	820	1351	830	1401	839	1451	848
1002	755	1052	767	1102	778	1152	789	1202	800	1252	810	1302	820	1352	830	1402	839	1452	849
1003	756	1053	767	1103	778	1153	789	1203	800	1253	810	1303	820	1353	830	1403	840	1453	849
1004	756	1054	767	1104	779	1154	790	1204	800	1254	810	1304	820	1354	830	1404	840	1454	849
1005	756	1055	768	1105	779	1155	790	1205	800	1255	811	1305	821	1355	830	1405	840	1455	849
1006	756	1056	768	1106	779	1156	790	1206	801	1256	811	1306	821	1356	831	1406	840	1456	849
1007	757	1057	768	1107	779	1157	790	1207	801	1257	811	1307	821	1357	831	1407	840	1457	850
1008	757	1058	768	1108	780	1158	790	1208	801	1258	811	1308	821	1358	831	1408	840	1458	850
1009	757	1059	769	1109	780	1159	791	1209	801	1259	811	1309	821	1359	831	1409	841	1459	850
1010	757	1060	769	1110	780	1160	791	1210	801	1260	812	1310	822	1360	831	1410	841	1460	850
1011	757	1061	769	1111	780	1161	791	1211	802	1261	812	1311	822	1361	832	1411	841	1461	850
1012	758	1062	769	1112	780	1162	791	1212	802	1262	812	1312	822	1362	832	1412	841	1462	850
1013	758	1063	770	1113	781	1163	792	1213	802	1263	812	1313	822	1363	832	1413	841	1463	851
1014	758	1064	770	1114	781	1164	792	1214	802	1264	812	1314	822	1364	832	1414	842	1464	851
1015	758	1065	770	1115	781	1165	792	1215	802	1265	813	1315	823	1365	832	1415	842	1465	851
1016	759	1066	770	1116	781	1166	792	1216	803	1266	813	1316	823	1366	833	1416	842	1466	851
1017	759	1067	770	1117	782	1167	792	1217	803	1267	813	1317	823	1367	833	1417	842	1467	851
1018	759	1068	771	1118	782	1168	793	1218	803	1268	813	1318	823	1368	833	1418	842	1468	852
1019	759	1069	771	1119	782	1169	793	1219	803	1269	813	1319	823	1369	833	1419	843	1469	852

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
1020	760	1070	771	1120	782	1170	793	1220	804	1270	814	1320	824	1370	833	1420	843	1470	852
1021	760	1071	771	1121	782	1171	793	1221	804	1271	814	1321	824	1371	833	1421	843	1471	852
1022	760	1072	772	1122	783	1172	793	1222	804	1272	814	1322	824	1372	834	1422	843	1472	852
1023	760	1073	772	1123	783	1173	794	1223	804	1273	814	1323	824	1373	834	1423	843	1473	852
1024	761	1074	772	1124	783	1174	794	1224	804	1274	814	1324	824	1374	834	1424	843	1474	853
1025	761	1075	772	1125	783	1175	794	1225	805	1275	815	1325	825	1375	834	1425	844	1475	853
1026	761	1076	772	1126	784	1176	794	1226	805	1276	815	1326	825	1376	834	1426	844	1476	853
1027	761	1077	773	1127	784	1177	795	1227	805	1277	815	1327	825	1377	835	1427	844	1477	853
1028	761	1078	773	1128	784	1178	795	1228	805	1278	815	1328	825	1378	835	1428	844	1478	853
1029	762	1079	773	1129	784	1179	795	1229	805	1279	815	1329	825	1379	835	1429	844	1479	854
1030	762	1080	773	1130	784	1180	795	1230	806	1280	816	1330	826	1380	835	1430	845	1480	854
1031	762	1081	774	1131	785	1181	795	1231	806	1281	816	1331	826	1381	835	1431	845	1481	854
1032	762	1082	774	1132	785	1182	796	1232	806	1282	816	1332	826	1382	836	1432	845	1482	854
1033	763	1083	774	1133	785	1183	796	1233	806	1283	816	1333	826	1383	836	1433	845	1483	854
1034	763	1084	774	1134	785	1184	796	1234	806	1284	816	1334	826	1384	836	1434	845	1484	854
1035	763	1085	774	1135	785	1185	796	1235	807	1285	817	1335	827	1385	836	1435	845	1485	855
1036	763	1086	775	1136	786	1186	796	1236	807	1286	817	1336	827	1386	836	1436	846	1486	855
1037	764	1087	775	1137	786	1187	797	1237	807	1287	817	1337	827	1387	837	1437	846	1487	855
1038	764	1088	775	1138	786	1188	797	1238	807	1288	817	1338	827	1388	837	1438	846	1488	855
1039	764	1089	775	1139	786	1189	797	1239	807	1289	817	1339	827	1389	837	1439	846	1489	855
1040	764	1090	776	1140	787	1190	797	1240	808	1290	818	1340	828	1390	837	1440	846	1490	856
1041	764	1091	776	1141	787	1191	797	1241	808	1291	818	1341	828	1391	837	1441	847	1491	856
1042	765	1092	776	1142	787	1192	798	1242	808	1292	818	1342	828	1392	837	1442	847	1492	856
1043	765	1093	776	1143	787	1193	798	1243	808	1293	818	1343	828	1393	838	1443	847	1493	856
1044	765	1094	776	1144	787	1194	798	1244	808	1294	818	1344	828	1394	838	1444	847	1494	856
1045	765	1095	777	1145	788	1195	798	1245	809	1295	819	1345	828	1395	838	1445	847	1495	856
1046	766	1096	777	1146	788	1196	799	1246	809	1296	819	1346	829	1396	838	1446	848	1496	857
1047	766	1097	777	1147	788	1197	799	1247	809	1297	819	1347	829	1397	838	1447	848	1497	857
1048	766	1098	777	1148	788	1198	799	1248	809	1298	819	1348	829	1398	839	1448	848	1498	857
1049	766	1099	778	1149	789	1199	799	1249	809	1299	819	1349	829	1399	839	1449	848	1499	857
1050	767	1100	778	1150	789	1200	799	1250	810	1300	820	1350	829	1400	839	1450	848	1500	857
1501	857	1551	866	1601	875	1651	884	1701	892	1751	900	1801	908	1851	916	1901	923	1951	931
1502	858	1552	867	1602	875	1652	884	1702	892	1752	900	1802	908	1852	916	1902	924	1952	931
1503	858	1553	867	1603	875	1653	884	1703	892	1753	900	1803	908	1853	916	1903	924	1953	931
1504	858	1554	867	1604	876	1654	884	1704	892	1754	900	1804	908	1854	916	1904	924	1594	931
1505	858	1555	867	1605	876	1655	884	1705	892	1755	901	1805	909	1855	916	1905	924	1955	932
1506	858	1556	867	1606	876	1656	884	1706	893	1756	901	1806	909	1856	917	1906	924	1956	932
1507	859	1557	867	1607	876	1657	885	1707	893	1757	901	1807	909	1857	917	1907	924	1957	932
1508	859	1558	868	1608	876	1658	885	1708	893	1758	901	1808	909	1858	917	1908	925	1958	932
1509	859	1559	868	1609	876	1659	885	1709	893	1759	901	1809	909	1859	917	1909	925	1959	932
1510	859	1560	868	1610	877	1660	885	1710	893	1760	901	1810	909	1860	917	1910	925	1960	932
1511	859	1561	868	1611	877	1661	885	1711	893	1761	902	1811	910	1861	917	1911	925	1961	933
1512	859	1562	868	1612	877	1662	885	1712	894	1762	902	1812	910	1862	917	1912	925	1962	933
1513	860	1563	868	1613	877	1663	886	1713	894	1763	902	1813	910	1863	918	1913	925	1963	933
1514	860	1564	869	1614	877	1664	886	1714	894	1764	902	1814	910	1864	918	1914	925	1964	933
1515	860	1565	869	1615	877	1665	886	1715	894	1765	902	1815	910	1865	918	1915	926	1965	933
1516	860	1566	869	1616	878	1666	886	1716	894	1766	902	1816	910	1866	918	1916	926	1966	933
1517	860	1567	869	1617	878	1667	886	1717	894	1767	903	1817	910	1867	918	1917	926	1967	933
1518	861	1568	869	1618	878	1668	886	1718	895	1768	903	1818	911	1868	918	1918	926	1968	934
1519	861	1569	870	1619	878	1668	887	1719	895	1769	903	1819	911	1869	919	1919	926	1969	934
1520	861	1570	870	1620	878	1670	887	1720	895	1770	903	1820	911	1870	919	1920	926	1970	934
1521	861	1571	870	1621	878	1671	887	1721	895	1771	903	1821	911	1871	919	1921	927	1971	934
1522	861	1572	870	1622	879	1672	887	1722	895	1772	903	1822	911	1872	919	1922	927	1972	934
1523	861	1573	870	1623	879	1673	887	1723	895	1773	904	1823	911	1873	919	1923	927	1973	934
1524	862	1574	870	1624	879	1674	887	1724	896	1774	904	1824	912	1874	919	1924	927	1974	934
1225	862	1575	871	1625	879	1675	888	1725	896	1775	904	1825	912	1875	919	1925	927	1975	935
1526	862	1576	871	1626	879	1676	888	1726	896	1776	904	1826	912	1876	920	1926	927	1976	935
1527	862	1577	871	1627	879	1677	888	1727	896	1777	904	1827	912	1877	920	1927	927	1977	935
1528	862	1578	871	1628	880	1678	888	1728	896	1778	904	1828	912	1878	920	1928	928	1978	935
1529	862	1579	871	1629	880	1679	888	1729	896	1779	904	1829	912	1879	920	1929	928	1979	935

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
1530	863	1580	871	1630	880	1680	888	1730	897	1780	905	1830	913	1880	920	1930	928	1980	935
1531	863	1581	872	1631	880	1681	889	1731	897	1781	905	1831	913	1881	920	1931	928	1981	936
1532	863	1582	872	1632	880	1682	889	1732	897	1782	905	1832	913	1882	921	1932	928	1982	936
1533	863	1583	872	1633	880	1683	889	1733	897	1783	905	1833	913	1883	921	1933	928	1983	936
1534	863	1584	872	1634	881	1684	889	1734	897	1784	905	1834	913	1884	921	1934	928	1984	936
1535	864	1585	872	1635	881	1685	889	1735	897	1785	905	1835	913	1885	921	1935	929	1985	936
1536	864	1586	872	1636	881	1686	889	1736	898	1786	906	1836	913	1886	921	1936	929	1986	936
1537	864	1584	873	1637	881	1687	890	1737	898	1787	906	1837	914	1887	921	1937	929	1987	936
1538	864	1588	873	1638	881	1688	890	1738	898	1788	906	1838	914	1888	921	1938	929	1988	937
1539	864	1589	873	1639	881	1689	890	1739	898	1789	906	1839	914	1889	922	1939	929	1989	937
1540	864	1590	873	1640	882	1690	890	1740	898	1790	906	1840	914	1890	922	1940	929	1990	937
1541	865	1591	873	1641	882	1691	890	1741	898	1791	906	1841	914	1891	922	1941	930	1991	937
1542	865	1592	873	1642	882	1692	890	1742	899	1792	907	1842	914	1892	922	1942	930	1992	937
1543	865	1593	874	1643	882	1693	891	1743	899	1793	907	1843	915	1893	922	1943	930	1993	937
1544	865	1594	874	1644	882	1694	891	1744	899	1794	907	1844	915	1984	922	1944	930	1994	937
1545	865	1595	874	1645	883	1695	891	1745	899	1795	907	1845	915	1895	923	1945	930	1995	938
1546	865	1596	874	1646	883	1696	891	1746	899	1796	907	1846	915	1896	923	1946	930	1996	938
1547	866	1597	874	1647	883	1697	891	1747	899	1797	907	1847	915	1897	923	1947	930	1997	938
1548	866	1598	875	1648	883	1698	891	1748	899	1798	907	1848	915	1898	923	1948	931	1998	938
1549	866	1599	875	1649	883	1699	891	1749	900	1799	908	1849	915	1899	923	1949	931	1999	938
1550	866	1600	875	1650	883	1700	892	1750	900	1800	908	1850	916	1900	923	1950	931	2000	938
2001	938	2051	946	2101	953	2151	960	2201	967	2251	974	2301	981	2351	987	2401	994	2451	1000
2002	939	2052	946	2102	953	2152	960	2202	967	2252	974	2302	981	2352	987	2402	994	2452	1000
2003	939	2053	946	2103	953	2153	960	2203	967	2253	974	2303	981	2353	987	2403	994	2453	1000
2004	939	2054	946	2104	953	2154	960	2204	967	2254	974	2304	981	2354	988	2404	994	2454	1001
2005	939	2055	946	2105	953	2155	961	2005	967	2255	974	2305	981	2355	988	2405	994	2455	1001
2006	939	2056	946	2106	954	2156	961	2206	968	2256	974	2306	981	2356	988	2406	994	2456	1001
2007	939	2057	947	2107	954	2157	961	2207	968	2557	975	2307	981	2357	988	2407	994	2457	1001
2008	939	2058	947	2108	954	2158	961	2208	968	2258	975	2308	981	2358	988	2408	995	2458	1001
2009	940	2059	947	2109	954	2159	961	2209	968	2259	975	2309	982	2359	988	2409	995	2459	1001
2010	940	2060	947	2110	954	2160	961	2210	968	2260	975	2310	982	2360	988	2410	995	2460	1001
2011	940	2061	947	2111	954	2161	961	2211	968	2261	975	2311	982	2361	988	2411	995	2461	1001
2012	940	2062	947	2112	954	2162	962	2212	968	2262	975	2312	982	2362	989	2412	995	2462	1002
2013	940	2063	947	2113	955	2163	962	2213	969	2263	975	2313	982	2363	989	2413	995	2463	1002
2014	940	2064	948	2114	955	2164	962	2214	969	2264	976	2314	982	2364	989	2414	995	2464	1002
2015	941	2065	948	2115	955	2165	962	2215	969	2265	976	2315	982	2365	989	2415	995	2465	1002
2016	941	2066	948	2116	955	2166	962	2216	969	2266	976	2316	983	2366	989	2416	996	2466	1002
2017	941	2067	948	2117	955	2167	962	2217	969	2267	976	2317	983	2367	989	2417	996	2467	1002
2018	941	2068	948	2118	955	2168	962	2218	969	2268	976	2318	983	2368	989	2418	996	2468	1002
2019	941	2069	948	2119	955	2169	962	2219	969	2269	976	2319	983	2369	990	2419	996	2469	1002
2020	941	2070	948	2120	956	2170	963	2220	970	2270	976	2320	983	2370	990	2420	996	2470	1003
2021	941	2071	949	2121	956	2171	963	2221	970	2271	976	2321	983	2371	990	2421	996	2471	1003
2022	942	2072	949	2122	956	2172	963	2222	970	2272	977	2322	983	2372	990	2422	996	2472	1003
2023	942	2073	949	2123	956	2173	963	2223	970	2273	977	2323	983	2373	990	2423	997	2473	1003
2024	942	2074	949	2212	956	2174	963	2224	970	2274	977	2324	984	2374	990	2424	997	2474	1003
2025	942	2075	949	2125	956	2175	963	2225	970	2275	977	2325	984	2375	990	2425	997	2475	1003
2026	942	2076	949	2126	956	2176	963	2226	970	2276	977	2326	984	2376	990	2426	997	2476	1003
2027	942	2077	949	2127	957	2177	964	2227	971	2277	977	2327	984	2377	991	2427	997	2477	1003
2028	942	2078	950	2128	957	2178	964	2228	971	2278	977	2328	984	2378	991	2428	997	2478	1004
2029	943	2079	950	2129	957	2179	964	2229	971	2279	978	2329	984	2379	991	2429	997	2479	1004
2030	943	2080	950	2130	957	2180	964	2230	971	2280	978	2330	984	2380	991	2430	997	2480	1004
2031	943	2081	950	2131	957	2181	964	2231	971	2281	978	2331	985	2381	991	2431	998	2481	1004
2032	943	2082	950	2132	957	2182	964	2232	971	2282	978	2332	985	2382	991	2432	998	2482	1004
2033	943	2083	950	2133	957	2183	964	2233	971	2283	978	2333	985	2383	991	2433	998	2483	1004
2034	943	2084	951	2134	958	2184	965	2234	971	2284	978	2334	985	2384	991	2434	998	2484	1004
2035	943	2085	951	2135	958	2185	965	2235	972	2285	978	2335	985	2385	992	2435	998	2485	1004
2036	944	2086	951	2136	958	2186	965	2236	972	2286	978	2336	985	2386	992	2436	998	2486	1005
2037	944	2087	951	2137	958	2187	965	2237	972	2287	979	2337	985	2387	992	2437	998	2487	1005
2038	944	2088	951	2138	958	2188	965	2238	972	2288	979	2338	985	2388	992	2438	998	2488	1005
2039	944	2089	951	2139	958	2189	965	2239	972	2289	979	2339	986	2389	992	2439	999	2489	1005

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
2040	944	2090	951	2140	958	2190	965	2240	972	2290	979	2340	986	2390	992	2440	999	2490	1005
2041	944	2091	952	2141	959	2191	966	2241	972	2291	979	2341	986	2391	992	2441	999	2491	1005
2042	944	2092	952	2142	959	2192	966	2242	973	2292	979	2342	986	2392	993	2442	999	2492	1005
2043	945	2093	952	2143	959	2193	966	2243	973	2293	979	2343	986	2393	993	2443	999	2493	1005
2044	945	2094	952	2144	959	2194	966	2244	973	2294	980	2344	986	2394	993	2444	999	2494	1006
2045	945	2095	952	2145	959	2195	966	2245	973	2295	980	2345	986	2395	993	2445	999	2495	1006
2046	945	2096	952	2146	959	2196	966	2246	973	2296	980	2346	986	2396	993	2446	999	2496	1006
2047	945	2097	952	2147	959	2197	966	2247	973	2297	980	2347	987	2397	993	2447	1000	2497	1006
2048	945	2098	952	2148	960	2198	967	2248	973	2298	980	2348	987	2398	993	2448	1000	2498	1006
2049	945	2099	953	2149	960	2199	967	2249	973	2299	980	2349	987	2399	993	2449	1000	2499	1006
2050	946	2100	953	2150	960	2200	967	2250	974	2300	980	2350	987	2400	994	2450	1000	2500	1006

3° Coefficient d'odeur (paramètre C)

Le paramètre C est celui du coefficient d'odeur. Le tableau suivant présente le coefficient d'odeur selon le groupe ou la catégorie d'animaux en cause :

Tableau 7-6 : Coefficient d'odeur (paramètre C)

GROUPE OU CATÉGORIE D'ANIMAUX	PARAMÈTRE C
Bovins de boucherie - dans un bâtiment fermé - sur une aire d'alimentation extérieure	 0,7 0,8
Bovins laitiers	0,7
Canards	0,7
Chevaux	0,7
Chèvres	0,7
Dindons - dans un bâtiment fermé - sur une aire d'alimentation extérieure	 0,7 0,8
Lapins	0,8
Moutons	0,7
Porcs	1
Poules - poules pondeuses en cage - poules pour la reproduction - poules à griller/gros poulet - poulettes	 0,8 0,8 0,7 0,7
Renards	1,1
Veaux lourds - veaux de lait - veaux de grain	 1,0 0,8
Visons	1,1
Autres espèces animales, sauf les chiens	0,8

4° Type de fumier (paramètre D)

Le paramètre D correspond au type de fumier. Le tableau suivant fournit la valeur de ce paramètre au regard du mode de gestion des engrais de ferme.

Tableau 7-7 : Type de fumier (paramètre D)

MODE DE GESTION DES ENGRAIS DE FERME ET TYPE D'ÉLEVAGE	PARAMÈTRE D
Gestion solide - bovins laitiers et de boucherie, chevaux, moutons et chèvres - autres groupes ou catégories d'animaux	 0,6 0,8
Gestion liquide - bovins laitiers et de boucherie - autres groupes ou catégories d'animaux	 0,8 1,0

5° Type de projet (paramètre E)

Le paramètre E renvoie au type de projet. Lorsqu'une unité d'élevage aura bénéficié de la totalité du droit de développement que lui confère la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P–41.1), ou pour accroître son cheptel de plus de 75 unités animales, elle pourra bénéficier d'assouplissement au regard des distances séparatrices applicables, sous réserve du tableau qui suit, jusqu'à un maximum de 225 unités animales.

Tableau 7-8 : Type de projet (paramètre E)

AUGMENTATION JUSQU'À ... UNITÉS ANIMALES	PARAMÈTRE E	AUGMENTATION JUSQU'À ... UNITÉS ANIMALES	PARAMÈTRE E
10 ou moins	0,50	141-145	0,68
11-20	0,51	146-150	0,69
21-30	0,52	151-155	0,70
31-40	0,53	156-160	0,71
41-50	0,54	161-165	0,72
51-60	0,55	166-170	0,73
61-70	0,56	171-175	0,74
71-80	0,57	176-180	0,75
81-90	0,58	181-185	0,76
91-100	0,59	186-190	0,77
101-105	0,60	191-195	0,78
106-110	0,61	196-200	0,79
111-115	0,62	201-205	0,80
116-120	0,63	206-210	0,81
121-125	0,64	211-215	0,82
126-130	0,65	216-220	0,83
131-135	0,66	221-225	0,84
136-140	0,67	226 et plus ou nouveau projet	1,00

6° Facteur d'atténuation (paramètre F)

Le paramètre F est le facteur d'atténuation. Il permet d'intégrer l'effet d'atténuation des odeurs résultant de la technologie utilisée, en multipliant la variable F1 par la variable F2, selon les données du tableau suivant :

Tableau 7-9 : Facteur d'atténuation (paramètre F)

TECHNOLOGIE UTILISÉE	VARIABLE		
	F1	F2	F3
Toiture sur lieu d'entreposage			
- absente	1,0	-	-
- rigide permanente	0,7	-	-
- temporaire (couche de tourbe ou de plastique)	0,9	-	-
Ventilation			
- naturelle et forcée avec multiples sorties d'air	-	1,0	-
- forcée avec sortie d'air regroupée et sortie de l'air au-dessus du toit	-	0,9	-
- forcée avec sorties d'air regroupées et traitement de l'air avec laveurs d'air ou filtres biologiques	-	0,8	-
Les autres technologies peuvent être utilisées pour réduire les distances lorsque leur efficacité est éprouvée	-	-	Facteur à déterminer lors de l'accréditation

7° Facteur d'usage (paramètre G)

Le paramètre G est le facteur d'usage. Il est fonction du type de voisinage considéré. Le tableau suivant précise la valeur de ce facteur :

Tableau 7-10 : Facteur d'usage (paramètre G)

USAGE CONSIDÉRÉ	FACTEUR
Immeuble protégé	1,0
Périmètre d'urbanisation	1,5
Maison d'habitation	0,5

7.15.2.3 Reconstruction à la suite d'un sinistre d'un bâtiment d'élevage dérogatoire protégé par droits acquis

Dans l'éventualité où un bâtiment d'élevage dérogatoire protégé par droits acquis est détruit à la suite d'un incendie ou par quelque autre cause, la réglementation d'urbanisme doit permettre au producteur de poursuivre son activité et que l'implantation du nouveau bâtiment soit réalisée en conformité avec les règlements en vigueur, de manière à améliorer la situation antérieure en ce qui a trait à la cohabitation harmonieuse avec les usages avoisinants, sous réserve d'un règlement adopté en vertu du troisième paragraphe de l'article 118 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A–19.1). Entre autres, les marges latérales et avant prévues à la réglementation devront être respectées.

7.15.3 ZONAGE DE PRODUCTION

La réglementation d'urbanisme devra comprendre des dispositions permettant le respect de la stratégie de gestion du territoire relative au zonage de production, prévue à la section 5.4.2.

7.15.4 COMPATIBILITÉ ET COHABITATION ENTRE LES USAGES AUX LIMITES DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des mesures afin de favoriser l'amélioration de la compatibilité et de la cohabitation entre les usages à l'extérieur et ceux à l'intérieur de la zone agricole permanente. Ces mesures devront être applicables aux terrains situés en bordure des limites de la zone agricole permanente, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de cette zone agricole et pourraient comprendre des dispositions portant notamment sur la profondeur minimale des lots, la mise en place de clôtures, la gestion de l'entreposage à l'extérieur des bâtiments ou la conservation d'une aire boisée existante.

7.15.5 DISPOSITION RELATIVE AUX PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE

Dans la zone agricole permanente, la réglementation d'urbanisme devra prévoir une disposition assurant qu'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale ne peut être utilisé pour interdire un usage agricole ou pour contrôler le développement des entreprises agricoles.

7.16 SABLIÈRES, GRAVIÈRES ET CARRIÈRES

La réglementation d'urbanisme devra prévoir qu'aucun nouvel usage sensible ne peut être autorisé à moins de 150 mètres des limites du terrain d'une sablière, gravière ou carrière où s'exercent des activités d'extraction d'agrégats.

La réglementation d'urbanisme pourra toutefois autoriser les usages sensibles qui auront déjà fait l'objet d'une autorisation délivrée par la Ville de Laval avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance au schéma afin que ces usages soient autorisés de plein droit au regard des normes d'urbanisme qui leur seront applicables. Si de telles autorisations sont prévues à la réglementation d'urbanisme, la Ville de Laval devra, lors de l'adoption de cette réglementation, faire connaître les critères selon lesquels ces usages pourraient être autorisés de plein droit.

7.17 INSTALLATIONS D'ÉPURATION DES EAUX USÉES

La réglementation d'urbanisme devra prévoir qu'un nouvel usage sensible ne peut être autorisé à l'intérieur des limites des zones de contrainte d'odeurs des stations d'épuration des eaux usées Fabreville, La Pinière et Auteuil illustrées sur les cartes 8-28, 8-29 et 8-30 de l'annexe 11.

Supprimé *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022)*

La réglementation d'urbanisme pourra toutefois autoriser les usages sensibles qui auront déjà fait l'objet d'une autorisation délivrée par la Ville de Laval avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance au schéma afin que ces usages soient autorisés de plein droit au regard des normes d'urbanisme qui leur seront applicables. Si de telles autorisations sont prévues à la réglementation d'urbanisme, la Ville de Laval devra, lors de l'adoption de cette réglementation, faire connaître les critères selon lesquels ces usages pourraient être autorisés de plein droit.

7.18 CONTRAINTES SONORES MAJEURES

La Ville de Laval souhaite encadrer les usages sensibles au bruit à proximité des voies routières et ferroviaires qui présentent des contraintes sonores majeures. Pour ce faire, elle a choisi d'adopter une approche faisant appel à un critère de performance en concordance avec la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

7.18.1 DÉTERMINATION DES ZONES DE CONTRAINTES SONORES MAJEURES

Les zones de contraintes sonores majeures correspondent aux tronçons autoroutiers, routiers et ferroviaires dont la présence actuelle ou projetée dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes sonores majeures. Ceux-ci répondent aux critères suivants :

1° les tronçons autoroutiers et routiers dépassant 5 000 déplacements journaliers moyens estivaux (DJME)[2] et permettant une vitesse égale ou supérieure à 70 km/h et où le niveau de bruit théorique sans entrave est supérieur à 55 dBA (Leq, 24h)[3], soit celui considéré dans la Politique sur le bruit routier comme étant acceptable pour les usages sensibles ;

2° le boulevard Curé-Labelle (R-117) au nord de l'A-440 ainsi que le boulevard Arthur-Sauvé (R-148) ;

3° les voies ferrées principales.

Les zones de contraintes sonores majeures sont illustrées à la carte 2-23 et détaillées au tableau 7-11. Aux fins d'interprétation, lorsque deux zones de contraintes sonores majeures se superposent, la zone la plus grande prévaut. En plus de ces zones, la réglementation municipale pourra identifier des zones de contraintes sonores majeures le long d'autres axes routiers.

---

[2] Ministère des Transports du Québec, Débit journalier moyen estival (2015) de la direction de Laval-Mille-Îles.

[3] L'évaluation de l'isophone 55 dBA (Leq, 24h) a été effectuée à l'aide de l'annexe D du guide à l'intention des MRC Planification des transports et révision des schémas d'aménagement, élaboré par le ministère des Transports, 1994 : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/documentation/guide_planification_transport.pdf. Les distances obtenues des isophones sont valables en champ libre, ce qui représente en fait le pire cas. En présence d'édifices commerciaux ou autres et de boisés pouvant faire écran à la propagation du bruit, ces distances peuvent diminuer.

Tableau 7-11 : Zones de contraintes sonores majeures

TYPE	TRONÇON	DÉPLACEMENTS JOURNALIERS MOYENS ESTIVAUX Note 1 (DJME)	VITESSE PERMISE	DISTANCE MINIMALE Notes 2 et 3 (m)
Autoroutes				
Autoroute Chomedey (A-13)	1	157 000	100 km/h	724
	2	121 000	100 km/h	619
	3	95 000	100 km/h	534
	4	88 000	100 km/h	510
	5	100 000	100 km/h	551
Autoroute des Laurentides (A-15)	6	180 000	100 km/h	787
	7	141 000	100 km/h	679
	8	164 000	100 km/h	744
	9	140 000	100 km/h	676
Autoroute Papineau (A-19)	10	54 000	100 km/h	380
	11	18 300	100 km/h	197
	12	19 300	100 km/h	204
	13	46 000	100 km/h	344
Autoroute 25 (A-25)	14	46 000	100 km/h	344
	15	40 000	100 km/h	316
	16	48 000	100 km/h	353
	17	25 000	100 km/h	238
	18	91 000	100 km/h	521
Autoroute Jean-Noël-Lavoie (A-440)	19	37 000	100 km/h	302
	20	96 000	100 km/h	538
	21	81 000	100 km/h	485
	22	107 000	100 km/h	574
	23	125 000	100 km/h	631
	24	169 000	100 km/h	758
	25	135 000	100 km/h	661
	26	91 000	100 km/h	521
	27	83 000	100 km/h	492
	28	110 000	100 km/h	584
	29	64 000	100 km/h	421
Voies à fort débit de circulation				
Boulevard Arthur-Sauvé (R-148)	30	n/a	60 km/h	30
Boulevard Curé-Labelle (R-117)	31	n/a	60 km/h	30
Avenue Papineau (R-335)	32	31 000	90 km/h	252
	33	24 500	90 km/h	219
	34	35 000	70 km/h	234
Boulevard Pie-IX (R-125)	35	63 000	80 km/h	364
	36	66 000	80 km/h	374
	37	39 000	80 km/h	270
Avenue des Bois (R-148)	38	28 000	70 km/h	204
	39	25 000	70 km/h	190
Voies ferrées				
Ligne Montréal–Deux-Montagnes	40	n/a	n/a	150
Ligne Montréal–Saint-Jérôme	41	n/a	n/a	150
Ligne Montréal–Terrebonne–Trois-Rivières–Québec	42	n/a	n/a	150

Note 1 : Ministère des Transports du Québec, Débit journalier moyen estival (2015) de la direction de Laval-Mille-Îles.

Note 2 : La distance se calcule horizontalement à partir de la ligne médiane de l’emprise de la voie de circulation routière ou ferroviaire.

Note 3 : La distance obtenue n’est valable que pour le rez-de-chaussée, le modèle étant basé sur une évaluation à 1,5 m du sol.

7.18.2 INTERDICTION D'UN USAGE SENSIBLE À L'INTÉRIEUR D'UNE ZONE DE CONTRAINTES SONORES MAJEURES

À l'intérieur d'une zone de contraintes sonores majeures identifiée à l'article 7.18.1, la réglementation municipale devra prohiber tout nouvel usage sensible ou tout agrandissement d'un usage sensible existant.

Toutefois, malgré ce qui précède, la réglementation municipale pourra autoriser un nouvel usage sensible ou l'agrandissement d'un usage sensible existant à l'intérieur d'une zone de contraintes sonores majeures, lorsqu'il sera démontré par une étude acoustique, telle que décrite à l'article 7.18.2.1, que le climat sonore respecte les seuils acoustiques maximaux acceptables prévus au tableau 7-12 ou que des mesures d'atténuation permettront d'assurer le respect de ces seuils.

7.18.2.1 ÉTUDE ACOUSTIQUE PRÉALABLE À UNE DEMANDE D'AUTORISATION D'USAGE SENSIBLE

Une demande d'autorisation pour un nouvel usage sensible ou pour l'agrandissement d'un usage sensible existant à l'intérieur d'une zone de contraintes sonores majeures identifiée au tableau 7-11 doit être accompagnée d'une étude acoustique signée par un professionnel compétent en acoustique et doit comprendre une modélisation acoustique du bruit routier ou ferroviaire, selon le cas, ajustée par des mesures sur le terrain. Cette étude doit être basée sur des mesures sonométriques conformes aux normes ISO-1996 et sur une projection de circulation routière ou ferroviaire, selon le cas, sur un horizon de 10 ans, et doit minimalement :

1° identifier sur un plan l'isophone 55 dBA Leq, 24h en considérant les déplacements journaliers moyens estivaux (DJME) ainsi que les parties de terrain et de bâtiment abritant un usage sensible qui sont exposées à un bruit extérieur égal ou supérieur à ce seuil et provenant des autoroutes, voies à fort débit de circulation et voies ferrées identifiés au tableau 7-11. Le niveau sonore doit être mesuré sur le terrain à une hauteur de 1,5 mètre du niveau moyen du sol ;

2° lorsque le seuil de 55 dBA Leq, 24h est dépassé, identifier les mesures d'atténuation nécessaires afin de respecter les seuils acoustiques maximaux acceptables prévus au tableau 7-12, et ce, pour toutes les pièces intérieures (rez-de-chaussée et étages supérieurs) et les aires extérieures sensibles présentes sur le terrain. De plus, la délimitation projetée de l'isophone à 55 dBA Leq, 24h doit être fournie en tenant compte des mesures d'atténuation proposées ;

3° Les mesures d'atténuation permettant de respecter les seuils acoustiques maximaux acceptables pourront être modulées de différentes manières, notamment par :

   a) l'atténuation de la propagation (par exemple, par le biais d'un mur antibruit, d'un muret, d'un talus ou de l'utilisation de bâtiments agissant à titre d'écran antibruit, etc.) ;

   b) l'autoprotection des bâtiments exposés (par exemple, par le biais de l'orientation des bâtiments et des pièces sensibles, l'insonorisation des façades et des ouvertures, etc.).

7.18.2.2 RESPECT DES SEUILS ACOUSTIQUES RELIÉS À UN USAGE SENSIBLE

Tableau 7-12 : Seuils acoustiques maximaux acceptables

<table>
<tr><th>PIÈCE INTÉRIEURE / AIRE EXTÉRIEURE SENSIBLE</th><th>SEUIL ACOUSTIQUE MAXIMAL ACCEPTABLE</th></tr>
<tr><td>Toute pièce dans un logement, à l'exception d'un garage</td><td rowspan="4">40 dBA $L_{eq, 24h}$ [Note 1]</td></tr>
<tr><td>Chambre dans un usage commercial ou dans un établissement au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux (RLRQ, c. S-4.2)</td></tr>
<tr><td>Cellule dans un établissement carcéral</td></tr>
<tr><td>Local dédié aux enfants dans une garderie</td></tr>
<tr><td>Salle de classe pour une installation d'enseignement</td><td rowspan="4">45 dBA $L_{eq, 24h}$ [Note 1]</td></tr>
<tr><td>Bureau et salle de réunion</td></tr>
<tr><td>Cafétéria</td></tr>
<tr><td>Bibliothèque</td></tr>
<tr><td>Aire extérieure sensible [Notes 2, 3 et 4]</td><td>55 dBA $L_{eq, 24h}$</td></tr>
</table>

Note 1 : Ce seuil doit être atteint avec les fenêtres en position fermées.

Note 2 : Non applicable pour les zones de contraintes sonores majeures des boulevards Arthur-Sauvé et Curé-Labelle identifiées au tableau 7-11.

Note 3 : La réglementation municipale devra prévoir les situations où une aire extérieure sensible est requise.

Note 4 : Mesuré à la limite de l'aire extérieure sensible la plus rapprochée de l'emprise du réseau supérieur et à une hauteur de 1,5 m du niveau du sol.

7.18.3 EXCEPTIONS

L'ajout d'un nouvel usage sensible ou l'agrandissement d'un usage sensible existant à l'intérieur d'une zone de contrainte sonore déterminée au tableau 7-11 n'est pas soumis aux seuils acoustiques maximaux acceptables prévus au tableau 7-12, lorsqu'il :

1° est réalisé à l'intérieur d'un bâtiment existant à la date d'entrée en vigueur de la réglementation municipale de concordance, sans modification du volume du bâtiment ;

2° vise l'ajout d'un usage récréatif, la construction ou l'aménagement d'aires extérieures qui ne sont pas sensibles, c'est-à-dire où l'accomplissement des activités humaines n'exige pas un climat sonore inférieur à 55 dBA Leq, 24h.

L'ajout d'un nouvel usage sensible ou l'agrandissement d'un usage sensible existant à l'intérieur d'une zone de contrainte sonore déterminée au tableau 7-11 n'est pas soumis au seuil acoustique maximal acceptable relatif à l'aire extérieure sensible prévu au tableau 7-12 (mais demeure soumis aux autres seuils acoustiques maximaux acceptables prévus au tableau 7-12) lorsqu'il :

1° vise la reconstruction ou le remplacement d'un bâtiment existant à la date d'entrée en vigueur de la réglementation municipale de concordance ;

2° vise l'agrandissement d'un bâtiment existant à la date d'entrée en vigueur de la réglementation municipale de concordance. Dans un tel cas, les seuils acoustiques maximaux acceptables applicables aux pièces intérieures doivent être respectés pour la partie agrandie du bâtiment seulement ;

3° est réalisé à l'intérieur de la trame urbaine existante (cadre bâti existant à la date d'entrée en vigueur de la réglementation municipale de concordance) ;

4° vise un projet de développement qui a fait l'objet d'une planification approuvée par la Ville de Laval (PPU, PIIA, projet intégré, etc.) et dont la phase de développement concernée a été entamée avant l'entrée en vigueur de la réglementation municipale de concordance ;

5° est réalisé dans une aire d'affectation « Agricole » ou « Agricole et conservation », identifiées à la carte 4-1.

Les demandes d'autorisation visant les exceptions visées à l'alinéa précédant doivent être accompagnées d'une étude acoustique respectant les exigences mentionnées à la section 7.18.2.1. L'étude doit permettre d'évaluer si les niveaux sonores extérieurs sont supérieurs à 55 dBA $L_{eq,\ 24h.}$ Lorsque l'évaluation démontre que ce seuil est franchi, l'étude doit présenter les mesures requises afin de respecter les seuils pour l'intérieur et d'atténuer les niveaux sonores extérieurs projetés pour qu'ils s'approchent le plus possible de 55 dBA $L_{eq,\ 24h.}$

7.19 RISQUES FERROVIAIRES

La réglementation d'urbanisme devra prévoir qu'aucun nouveau bâtiment ni aucune nouvelle construction ne peut être autorisée à moins de 30 mètres de la ligne médiane de l'emprise des voies ferrées identifiées à la carte 2-24, à l'exception des cas suivants :

1° bâtiments et installation d'entreposage et de fabrication interdits au public et sans produits toxiques, explosifs ou dangereux ;

2° bâtiments et équipements accessoires (par exemple : garage, remise, galerie, piscine, etc.) ;

3° parcs, espaces verts et autres espaces de loisirs extérieurs, à l'exclusion des espaces captifs et clôturés, tels que les gradins d'assistance et les aires de jeux clôturées ;

4° terrains de golf ;

5° stationnements extérieurs ;

6° rues, pistes cyclables, trottoirs, aménagements paysagers et autres aménagements au sol ;

7° services d'utilité publique, à l'exclusion des installations de transport d'hydrocarbures par pipeline.

La réglementation d'urbanisme pourra toutefois autoriser les bâtiments et constructions qui auront déjà fait l'objet d'une autorisation délivrée par la Ville de Laval avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance au schéma afin que ceux-ci soient autorisés de plein droit au regard des normes d'urbanisme qui leur seront applicables. Si de telles autorisations sont prévues à la réglementation d'urbanisme, la Ville de Laval devra, lors de l'adoption de cette réglementation, faire connaître les critères selon lesquels ces bâtiments et constructions pourraient être autorisés de plein droit.

7.20 TRANSPORT D'HYDROCARBURES PAR PIPELINE

La réglementation d'urbanisme devra prévoir qu'une nouvelle installation de transport d'hydrocarbures par pipeline ne peut être implantée à moins de 300 mètres d'un usage sensible ou d'une voie ferrée.

7.21 GESTION DES ACCÈS EN BORDURE DES AXES ROUTIERS MAJEURS

La réglementation municipale devra prévoir des dispositions visant à encadrer la gestion des corridors routiers en milieu agricole ou urbain en s'inspirant notamment des balises suivantes :

1° privilégier un raccordement par le réseau municipal ou via un réseau existant lorsque possible afin de limiter le nombre d'accès au réseau supérieur ;

2° selon l'envergure du projet, faire une estimation aussi précise que possible (ex. étude de circulation) des impacts attendus sur la circulation et les infrastructures, incluant les impacts cumulés d'autres projets du secteur et proposer des mesures de mitigation appropriées ;

3° évaluer l'opportunité de consolider ou de mettre aux normes des accès existants lors du dépôt d'une demande d'accès au gouvernement du Québec ou lors d'une demande d'accès au réseau municipal.

7.22 COMMERCES ET CENTRES COMMERCIAUX DE GRANDE SURFACE

La réglementation d'urbanisme devra comprendre des dispositions visant à autoriser les nouveaux commerces de grande surface et les nouveaux centres commerciaux de grande surface en bordure des principales rues commerciales de la ville, en bordure des axes autoroutiers ou à moins de 1 kilomètre d'une voie de service d'un axe autoroutier ou d'un accès autoroutier. De plus, tous les nouveaux commerces de grande surface et les nouveaux centres commerciaux de grande surface devront être situés à 500 mètres et moins d'un endroit où les usagers du transport en commun peuvent s'arrêter. La réglementation d'urbanisme devra également prévoir qu'en plus des dispositions précédentes concernant leur localisation les nouveaux centres commerciaux de grande surface situés dans l'aire d'affectation « Multifonctionnelle » identifiée à la carte 4-1 devront être autorisés seulement dans un bâtiment d'usages mixtes comportant au moins 3 étages.

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions visant à ce que les nouveaux commerces de grande surface et les nouveaux centres commerciaux de grande surface situés en bordure du réseau routier artériel ou municipal soient accessibles en transport actif et que des aménagements pour les piétons et les cyclistes soient prévus afin de faciliter l'utilisation de ces moyens de transport, par exemple à l'aide de parcours sans obstacles pour les personnes à mobilité réduite.

La réglementation d'urbanisme devra aussi prévoir que préalablement à la construction de tout nouveau bâtiment destiné à accueillir un commerce de grande surface ou un centre commercial de grande surface à l'extérieur des aires d'affectations « Multifonctionnelle » et « Commerciale régionale » identifiées à la carte 4-1, une étude mesurant l'impact commercial sur les commerces de la zone primaire et secondaire doit être réalisée afin de démontrer que les impacts sur la structure commerciale existante sont limités. *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*

Des normes réglementaires ou des critères d'intégration architecturale pourront par ailleurs être développés pour assurer la qualité architecturale et de l'aménagement du terrain pour les commerces de grande surface et le centres commerciaux de grande surface.

Aux fins du présent article, sont considérés :

1° comme un commerce de grande surface : tout établissement commercial occupant une superficie brute de plancher supérieure à 4 000 mètres carrés ;

2° comme un centre commercial de grande surface : tout centre commercial dont la superficie de plancher brute est supérieure à 30 000 mètres carrés ;

3° comme des axes autoroutiers, les autoroutes A-13, A-15, A-19 et son prolongement (R- 335), A-25 et A-440 ;

4° comme les principales rues commerciales : le boulevard des Laurentides, le boulevard Saint- Martin et le boulevard Curé-Labelle.

7.23 NOUVELLES INSTALLATIONS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

La réglementation d'urbanisme devra comprendre des dispositions qui assurent que toute nouvelle installation d'intérêt métropolitain projetée sur le territoire de Laval respecte les critères de localisation suivants :

1° à moins de 1 kilomètre d'un point d'accès du réseau de transport en commun métropolitain ;

2° sur un site accessible en transports actifs ;

3° dans le périmètre d'urbanisation, à proximité des secteurs urbanisés existants ;

4° en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques.

Toutefois, la réglementation d'urbanisme pourra également prévoir que, dans le cas d'un changement d'usage d'un bâtiment existant situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en une installation d'intérêt métropolitain, cette nouvelle installation d'intérêt métropolitain pourrait respecter des critères de localisation différents de ceux énumérés au premier alinéa.

Aux fins du présent article, sont considérées comme étant d'intérêt métropolitain les installations qui répondent aux critères suivants :

1° les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités ;

2° les établissements d'éducation de niveau universitaire incluant leurs écoles affiliées, les établissements d'enseignement collégial, incluant les écoles spécialisées, et les conservatoires ;

3° les équipements sportifs d'excellence comprenant une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales ;

4° les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés comprenant une capacité de 650 sièges et plus ;

5° les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 mètres carrés et plus excluant les salles de spectacle ;

6° les parcs d'attraction attirant un million de visiteurs et plus par année ;

7° les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales comptant 5 000 mètres carrés et plus.

Les installations d'intérêt métropolitain existantes sont identifiées à l'annexe 7.

7.24 HAUTEUR DES BÂTIMENTS

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions permettant de respecter les hauteurs maximales des bâtiments sur le territoire prévues à la carte 4-4, selon les dispositions des sections 4.3.1 à 4.3.3.

La réglementation d'urbanisme pourra prévoir pour l'ensemble ou une partie du territoire, par le biais d'outils discrétionnaires comme les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation des immeubles (PPCMOI), des critères d'évaluation relatifs à la hauteurs des bâtiments, conformément à la section 4.3.1.

La réglementation d'urbanisme devra également assujettir la délivrance de tout permis de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment de 4 étages ou plus situé sur un terrain avoisinant la rivière des Prairies, la rivière des Mille Îles ou le lac des Deux Montagnes à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), selon des critères d'évaluation relatifs à l'aménagement du terrain ainsi qu'à l'architecture, au gabarit et à l'implantation du bâtiment, et ce, afin de préserver les vues vers ces plans d'eau ainsi que l'accès aux berges de ceux-ci.

7.25 SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions permettant de respecter les seuils minimaux de densité résidentielle prévus à la carte 4-2, selon les dispositions des sections 4.2.1 à 4.2.4.

7.26 PLANIFICATION PARTICULIÈRE DES AIRES TOD

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions permettant de respecter de la stratégie de gestion du territoire relative à la planification particulière prévue à la section 5.2, et ce, pour les 7 aires TOD identifiées à la carte 5-1.

7.27 LOCALISATION D'UN PÔLE LOGISTIQUE

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions qui assurent que tout futur pôle logistique sera mis en place en tenant compte de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les différents modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier). Les pôles logistiques constituent des parcs industriels à vocations multiples liées à la distribution, à l'entreposage et au traitement des marchandises.

Ainsi, un tel pôle devra être situé sur un site répondant aux critères suivants :

1° bénéficiant d'un accès direct au réseau routier métropolitain identifié à la carte 2-6 ;

2° possédant un accès direct au réseau ferroviaire identifié à la carte 2-8 ;

3° situé près d'une installation portuaire ou aéroportuaire ;

4° permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site (bruit, matières dangereuses, etc.).

7.28 INTERFACE ENTRE UNE ZONE INDUSTRIELLE ET UN USAGE SENSIBLE (*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions permettant d'assurer une cohabitation harmonieuse entre une zone industrielle et un usage sensible *(Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022).*



ANNEXES

ANNEXE 1 : COÛTS APPROXIMATIFS DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES PROJETÉS

Conformément à l'article 7 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), le schéma d'aménagement doit être accompagné d'un document indiquant les coûts approximatifs des équipements et infrastructures proposés dans le schéma d'aménagement.

Le tableau suivant présente les projets ainsi que leurs coûts approximatifs. Il est à noter que les coûts approximatifs des équipements et infrastructures indiqués ci-dessous sont tirés en partie du programme triennal d'immobilisations 2017-2019.

Tableau 8-1 : Projets et coûts approximatifs

PROJETS	COÛT APPROXIMATIF
ORIENTATION 1 : GÉRER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE LAVALLOIS DE FAÇON ÉCORESPONSABLE	
Gestion de l'eau potable et des eaux usées	
Réfection des stations d'eau potable	10,5 M$
Réfection des usines d'épuration et postes de pompage	19,3 M$
Réfection d'égouts et d'aqueduc	112,5 M$
Réduction des surverses	21,6 M$
Gestion des matières résiduelles	
Construction d'usines de biométhanisation et de compostage	143,0 M$
Aménagement d'un écocentre principal	4,5 M$
Gestion des neiges usées	
Relocalisation du dépôt à neige de Sainte-Rose	N/D
Relocalisation du dépôt à neige du Carré Laval	N/D
Environnement	
Plantation – Réduction des îlots de chaleur	6,3 M$
Acquisition de milieux naturels (*Règl. S.A.D.R.-1.3, en vigueur le 05-07-2022*)	20,0 M$
Transport	
Prolongement de l'A-440 dans le secteur ouest de Laval	N/D
Élargissement de l'A-13 à la hauteur du pont Louis-Brisson	N/D
Prolongement de l'A-19 jusqu'à Bois-des-Filion	707,3 M$
Raccordement du boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et l'avenue Francis-Hughes	28,0 M$
Prolongement du boulevard Saint-Martin Est, à l'est du boulevard Vanier	N/D
Réaménagement du boulevard Saint-Martin Ouest, entre l'A-13 et la 100e Avenue	8,0 M$
Élargissement du boulevard Daniel-Johnson, entre les boulevards Saint-Martin et Souvenir	0,7 M$
Prolongement de la rue Cardinal jusqu'au boulevard Notre-Dame	N/D
Prolongement de boulevard René-Laennec jusqu'à la rue Saint-Saëns	N/D
Raccordement de la 100e avenue jusqu'au boulevard Cléroux	4,6 M$
Prolongement des boulevards Renaissance et des Oiseaux	16,6 M$
Reconfiguration du boulevard Sainte-Rose à la hauteur du boulevard de la Renaissance	1,0 M$
Prolongement du boulevard Chomedey jusqu'au boulevard Dagenais	7,5 M$
Prolongement de l'avenue Jean-Béraud jusqu'au boulevard Curé-Labelle	4,7 M$
Élargissement du boulevard Arthur-Sauvé, entre le boulevard Dagenais Ouest et l'avenue des Bois	4,0 M$
Construction d'un viaduc au-dessus de l'A-440, entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Gaumont	26,0 M$
Reconfiguration et aménagement de l'avenue Léo-Lacombe	3,5 M$
Poursuite du prolongement du métro sur le territoire de Laval	N/D
Développement et diversification de l'offre en transport en commun de surface (BHNS, SRB, mesures préférentielles, navettes)	N/D

PROJETS	COÛT APPROXIMATIF
Réalisation de différents travaux pour la mobilité active et la mobilité durable, incluant l'aménagement de pistes cyclables	23,7 M$
Aménagement de mesures d'apaisement de la circulation	18,8 M$
ORIENTATION 2 : STIMULER ET PROMOUVOIR LE DYNAMISME, L'INNOVATION ET LE CARACTÈRE IDENTITAIRE DE LA VILLE	
Centre-ville	
Aménagements au centre-ville (rue, stationnement, bretelle, pourtour)	27,9 M$
Construction d'un centre d'exposition	45,0 M$
Construction d'un complexe aquatique	60,0 M$
Construction d'une bibliothèque centrale	27,2 M$
Relocalisation du centre d'interprétation des biosciences Armand-Frappier	8,4 M$
Construction d'un centre de création artistique	19,1 M$
Agriculture	
Création d'un site d'expérimentation pour la recherche, l'innovation et le développement en matière d'agriculture durable	N/D
Récréotourisme et berges	
Construction du pavillon d'accueil du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles – Centre communautaire Sainte-Rose	10,7 M$
Aménagement et restauration de la berge aux Quatre-Vents et construction d'un chalet	3,7 M$
Aménagement et restauration de la berge des Baigneurs et construction d'un pavillon d'accueil	5,5 M$
Patrimoine	
Rénovation du complexe André-Benjamin-Papineau (bâtiment classé)	5,0 M$
ORIENTATION 3 : CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS, INCLUSIFS ET À ÉCHELLE HUMAINE	
Projets urbains structurants	
Réalisation du projet Val-Martin	15,8 M$
Revitalisation du secteur de la station de métro Cartier	1,1 M$
Revitalisation du secteur de la station de métro et de la gare De la Concorde	12,0 M$
Équipements sportifs, culturels et communautaires	
Rénovation majeure des arénas Mike-Bossy et Hartland-Monahan	13,3 M$
Construction de centres communautaires	24,9 M$
Construction et réfection des bibliothèques	9,7 M$
Rénovation des piscines et aménagement de jeux d'eau	15,8 M$
Sécurité publique	
Construction de la caserne de pompiers 1 à Pont-Viau	8,5 M$
Construction de la caserne de pompiers 5 à Saint-François	9,3 M$
Construction de la caserne de pompiers 6 à Laval-Ouest	9,2 M$
Construction d'un nouveau poste de gendarmerie dans l'ouest de la ville	30,0 M$
Design urbain et accessibilité	
Aménagement d'équipements et de mobilier urbain dans l'espace public et amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	3,3 M$
Espaces verts	
Mise à niveau du Centre de la nature et renouvellement de la ferme	26,7 M$
Aménagement et réfection de parcs	49,3 M$
Aménagements de bois	19,9 M$

ANNEXE 2 : LISTE DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE

Tableau 8-2 : Équipements et infrastructures du réseau électrique *(Règl. S.A.D.R.-1.1.R, en vigueur le 26-06-2019).*

LIGNES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE			
Ligne	**Tension (kV)**	**Type**	**Longueur**
1135-1138	120	aérien	8
1136-1178	120	aérien	8
1137-1139	120	aérien	15
1139 (P)	120	aérien	2
1156-1157	120	aérien	11
1266-1353	120	aérien	4
1268-1354	120	aérien	4
1272-1273	120	aérien	12
1274-1275	120	aérien	12
1288 (D1)-1289 (D1)	120	aérien	3
1288-1289	120	aérien	4
1414-1415	120	aérien	5
1531	120	souterrain	3
1532	120	souterrain	3
Lignes à 315 kV			
3041-3041 (P)	315	aérien	3
3046-3047	315	aérien	22
3048-3049	315	aérien	16
3048-3099	315	aérien	6
3054-3055	315	aérien	4
3069-1413	315	aérien	3
3070-3071	315	aérien	6
Lignes à 735 kV			
7102	735	aérien	12
7016	735	aérien	4
7017	735	aérien	3
7046	735	aérien	4

POSTES		
Nom	**Tension (kV)**	**Municipalité**
de la Rivière-des-Prairies	69	Laval
Landry	120	Laval
Plouffe	120	Laval
Renaud	120	Laval
de Saint-François	120	Laval
de Sainte-Rose	120	Laval
de Chomedey	315	Laval
de Duvernay	735	Laval

CENTRALES		
Nom	**Type**	**Municipalité**
de la Rivière-des-Prairies	Hydraulique	Laval

ANNEXE 3 : LISTE DES ÉTABLISSEMENTS CIBLÉS COMPORTANT DES RISQUES D'ACCIDENTS TECHNOLOGIQUES

Tableau 8-3 : Établissements ciblés compportant des risques d'accidents technologiques

ÉTABLISSEMENT	ADRESSE	SUBSTANCE	QUANTITÉ (tonne métrique)	QUANTITÉ (seuil)
Extrusion Vinyl et Plastiques Co.	1311, rue Godin Laval (Québec) H7E 2T1 (450) 661-8716	PVC	18,2	4,5
Dyne-a-pak Inc	3375, Av. Francis Hughes Laval (Québec) H7L 5A5 (450) 667-3626	Isopentane	n.d.	n.d.
Gaz Propane Monin	555, Montée Saint-François Laval (Québec) H7C 2S8 (450) 661-7783	Propane	19,1	4,5
Les Aliments Lesters	2105, boul. Industriel Laval (Québec) H7S 1P7 (450) 629-1100	Ammoniaque	8,8	4,5
Les Entrepôts S.A.C. 2000 inc.	1805, boul. Industriel Laval (Québec) H7S1M5 (450) 629-0887	Ammoniaque	4,3	Hors liste
Les Entreprises Thermoplast inc.	3035, boul. Le Corbusier Laval (Québec) H7L 4C3 (450) 687-5115	PVC	468,2	Hors liste
Les Produits Alimentaires Viau	6625, rue Ernest-Cormier Laval (Québec) H7C 2V2 (450) 665-6100	Ammoniaque (anhydre)	n.d.	n.d.
Mapéi inc.	2900, Av. Francis-Hughes Laval (Québec) H7L 3J5 (450) 662-1212	Styrène	45,3	6,8
Norchem/Avmor	950, rue Michelin Laval (Québec) H7L 5C1 (450) 629-8074	Acide chlorhydrique (31,5%)	6,0	0,45
		Acide chlor. (52%)	2,0	4,5
Pétroles Bertrand	325, boul. Chomedey Laval (Québec) H7V 2R9 (450) 681-7531	Propane	8,1	Hors liste
Samuel et Fils et Cie Ltée	2225, Av. Francis-Hughes Laval (Québec) H7S 1N5 1-800-361-3483	MAPP	3,9	Hors liste
Serres Fernand Corbeil ltée.	17, boul. Sainte-Rose Laval (Québec) H7L 3K3 (450) 622-2710	Nitrate d'ammonium	1,0	Hors liste
Simard-Beaudry	4297, Rang Saint-Elzéar E. Laval (Québec) H7E 4P2 (450) 661-1618	Nitrate d'ammonium	10,0	4,5
Supérieur Propane	103, rue de la Station Laval (Québec) H7M 1P2 1-877-873-7467	Propane	679,0	1,13

ÉTABLISSEMENT	ADRESSE	SUBSTANCE	QUANTITÉ (tonne métrique)	QUANTITÉ (seuil)
Howmet Aerospace	5515 rue Ernest Cormier Laval (Québec) H7C 2S9 1-412-553-2666	Trioxyde de chrome	0,308	0,22
		Acide fluorhydrique anhydre	1,464	0,45
Usine de filtration Chomedey	3810, boul. Lévesque O. Laval (Québec) H7V 1E8 (450) 978-8936	Chlore	18,1	1,13
Usine de filtration Pont-Viau	45, rue Saint-Hubert Laval (Québec) H7G 2X8 (450) 662-4660	Chlore	13,6	1,13
Usine de filtration Sainte-Rose	4, rue Hotte Laval (Québec) H7L 2R3 (450) 662-4698	Chlore	13,6	1,13

(*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)

ANNEXE 4 : LISTE DES ÉTABLISSEMENTS ET DES INSTALLATIONS DU RÉSEAU DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LAVAL

Tableau 8-4 : Établissements et installations du réseau de la santé et des services sociaux de Laval (CISSS)

COMPOSANTE	INSTALLATION	ADRESSE
Centre jeunesse de Laval	Centre Cartier	306, boul. Cartier Ouest
	Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse avenue Laval – Service d'intervention milieu	189, boul. Cartier Ouest
	Centre de réadaptation en dépendance de Laval	312, boul. Cartier Ouest
	Centre de réadaptation pour les jeunes en difficulté (Le Passage)	210, 15e Rue
	Centre jeunesse	308, boul. Cartier Ouest
	Centre multiservices	333, boul. Cartier Ouest
	Centre Notre-Dame	310, boul. Cartier Ouest
	Maison Chartrand	8420, rue Chartrand
	Maison des navigateurs	110, 11e Rue
	Maison des Patriotes	2320, rue des Patriotes
	Maison Honfleur	2405, rue Honfleur
	Maison Lennox	1445, rue Lennox
Hôpital juif de réadaptation	Hôpital juif de réadaptation	3205, Place Alton Goldbloom
	Service d'aides techniques	560, boul. Cartier Ouest
CRDITED de Laval	CRDITED de Laval	304, boul. Cartier Ouest
	Point de service du Marigot	34 J, boul. Cartier Ouest
	Point de service Sainte-Rose	261, boul. Ste-Rose
	Résidence Louise-Vachon	4390, boul. Saint-Martin Ouest
CSSS de Laval	Bâtiment administratif	238, boul. du Roi-du-Nord
	Centre ambulatoire administratif	1515, boul. Chomedey
	Centre d'hébergement de la Pinière	4895, rue St-Joseph
	Centre d'hébergement de Sainte-Dorothée	350, boul. Samson Ouest
	Centre d'hébergement Fernand-Larocque	5436, boul. Lévesque Est
	Centre intégré de services de première ligne de l'ouest de l'île	4250, boul. Dagenais Ouest
	Clinique externe de psychiatrie	2012, boul. René-Laennec
	CLSC de Sainte-Rose / Centre d'hébergement Rose-de-Lima	280, boul. Roi-du-Nord
	CLSC des Mille-Îles	4731, boul. Lévesque Est
	CLSC du Marigot / Centre d'hébergement Idola-Saint-Jean	250, boul. Cartier Ouest
	CLSC du Marigot	1351, boul. des Laurentides
	CLSC du Ruisseau-Papineau	1665, rue Couvent
	CLCS du Ruisseau-Papineau / Bâtiment administratif (santé publique)	800, boul. Chomedey
	Hôpital de la Cité-de-la-Santé	1755, boul. René-Laennec
	Hôpital de jour en santé mentale	2008, boul. René-Laennec
	Professionnels en soutien au GMF	765, rue Roland-Forget

ANNEXE 5 : LISTE DES ÉTABLISSEMENTS DU RÉSEAU SCOLAIRE DE LAVAL

Tableau 8-5 : Établissements du réseau scolaire de Laval

NOM DE L'ÉTABLISSEMENT	LOCALISATION
Établissements publics post-secondaire	
INRS-Institut Armand-Frappier Microbiologie et Biotechnologie	531, boul. des Prairies
Université de Montréal, Campus Laval	1700, rue Jacques-Tétreault, 2e étage
Université du Québec à Montréal (UQAM), Campus Laval	475, boul. de l'Avenir
Cégep Montmorency	475, boul. de l'Avenir
Commission scolaire de Laval (francophone) – niveau primaire et secondaire	
Raymond, Pavillon Sud	6145, 27e Ave.
Raymond Pavillon Nord	5505, 27e Ave.
Des Cardinaux	6060, rue des Cardinaux
École de l'Équinoxe	2949, boul. de la Renaissance
Fleur-de-Vie	3600, rue Duhamel
Fleur-de-vie, Pavillon A	8155, 51e Ave.
Fleur-de-Vie, Pavillon B	8355, 51e Ave.
L'Étincelle	1020, 15e Ave.
La Source	4525, boul. Frenette
L'Orée des Bois	4185, rue Séguin
Des Cèdres	3785, boul. Sainte-Rose
Cœur Soleil (2)	3516, rue Edgar
Cœur Soleil (1)	3516, rue Edgar
Pépin	3220, rue Esther
Le Petit Prince	700, rue Fleury
Marc-Aurèle-Fortin	3225, rue Christiane
Jean-Piaget	3150, boul. Dagenais Ouest
L'Aquarelle	707, ave. Marc-Aurèle Fortin
L'Envolée	2589, boul. des Oiseaux
Le Baluchon	216, boul. Je me Souviens
Demers	155, rue Deslauriers
Pavillon Latour	234, boul. Sainte-Rose
Du Parc	5, rue du Ruisseau
Pavillon Arthur-Buies	2929, boul. de la Renaissance
Le sentier	1865, rue André
Charles-Bruneau	3001, rue d'Amay
Les Explorateurs, préscolaire	30, boul. Saint-Elzéar Est
Les Explorateurs	1895, rue Bédard
Les Explorateurs Annexe	1880, rue Boisvert
Paul-Comtois	1701, rue Lucerne
Père-Vimont	2255, boul. Prudentiel
Sainte-Béatrice	5409, rue Prince Rupert
Alfred-Pellan	6269, rue Prince Rupert
Ulric-Débien	430, place Jean-Coutu

NOM DE L'ÉTABLISSEMENT	LOCALISATION
Commission scolaire de Laval (francophone) – niveau primaire et secondaire	
Hébert	50, rue Paré
Fleur Soleil	8585, rue de l'Église
L'Escale	8050, rue Mylène
École de l'Avenir	5055, chemin du Souvenir
Notre-Dame-du-Sourire	240, rue des Sapins
Jean XXIII	4561, rue de la Fabrique
L'Envol	3661, boul. de la Concorde Est
Du Bois-Joli	955, rue Miville-Dechêne
Val des Arbres	3145, ave. Saguenay
Gordon	3000, boul. Concorde Est
Pavillon Saint-Charles	75, croissant de Callières
Des Ormeaux	2825, rue Dollard
J.-Jean-Joubert	1775, rue Rochefort
Saint-Julien	525, ave. de la Sorbonne
Saint-Gilles Pavillon 1	220, rue Dauphin
Saint-Christophe	60, rue Lahaie
École Hôtelière de Laval	664, rue Saint-André
Coursol	350, rue Richard
De l'Arc-en-ciel (Pavillon Saint-Gérard)	50, rue Proulx Ouest
Le Sorbier, Pav. Préscolaire	225, 7e Ave.
Le Frêne	201, 7e Ave.
De l'Arc-en-ciel (Pavillon Sainte-Cécile)	51, rue Meunier Ouest
Léon-Guilbault, édifice 3	83, boul. des Prairies
Léon-Guibault	133, boul. Cartier Ouest
Simon-Vanier	1755, ave. Dumouchel
Sainte-Marguerite	40, ave. Dusseault
Saint-Norbert	475, 66e ave.
Les Quatre-Vents	740, 75e Ave.
Monseigneur Laval	3690, chemin du Souvenir
Le Tandem Pavillon 1	1640, rue Gratton
Le tandem Pavillon 2	1595, rue du Couvent
L'Harmonie	1125, boul. Élisabeth
Saint-Paul	280, 92e Ave.
Pierre-Laporte	805, rue Lauzon
Jean-Lemonde	400, boul. Sainte-Dorothée
Paul VI	510, boul. Samson
Sainte-Dorothée	956, montée Gravel
Les Trois Soleill Pavillon 1	1295, chemin du Bord-de-l'Eau
Les Trois Soleils Pavillon 2	1250, rue Saint-Denis
Poly-Jeunesse	3578, boul. Sainte-Rose

NOM DE L'ÉTABLISSEMENT	LOCALISATION
Commission scolaire de Laval (francophone) – niveau primaire et secondaire	
Villemarie	211, boul. Sainte-Rose
Curé-Antoine-Labelle	216, boul. Marc-Aurèle-Fortin
Horizon Jeunesse	155, boul. Sainte-Rose Est
L'Odyssée des Jeunes	4600, rue Cyrille Delage
I.P.I.Q. (site de pratique) et Leblanc / I.P.I.Q.	1750, montée Masson
Georges-Vanier	3995, boul. Lévesque Est
Saint-Gilles Pavillon 2	226, rue des Alpes
Saint-Gilles Pavillon 3	145, rue Alexandre
École primaire	200, boul. de la Concorde Est
Centre administratif Pavillon 3	115, rue Alexandre
Mont-de-la-Salle	125, boul. des Prairies
École d'Éducation internationale de Laval	125, boul. des Prairies
Marcel-Vaillancourt	150, ave. Legrand
Saint-Paul, édifice 2	3733, 2e Rue
Saint-Maxime / Alphonse-Desjardins	3680, boul. Lévesque Ouest
Saint-Martin	4055, boul. Saint-Martin Ouest
Saint-François	530, rue Huberdeau
Centre administratif 955	955, boul. Saint-Martin Ouest
Les Berges	3730, boul. Lévesque Ouest
École hôtelière de Laval	190, rue Roseval
École polymécanique de Laval	3995, boulevard Lévesque Est
Centre de formation professionnelle Paul-Émile-Dufresne	2525, boul. Renaissance
Centre formation Le Chantier Pavillon 1	2875, boul. Industriel
Centre formation Le Chantier Pavillon 3	1755, rue Fortin
Centre de formation en métallurgie de Laval	155, boul. Saint-Rose
Centre de formation Horticole de Laval	1051, croissant Pierre-Bédard
Centre de formation Compétences 2000	777, ave. de Bois de Boulogne
Les Berges, édifice 2	3670, boul. Lévesque Ouest
Pavillon Sainte-Croix	3650, boul. Lévesque Ouest
Léon-Guilbault, édifice 2	14, rue Émile
Centre de bénévolat	127, boul. des Prairies
Centre administratif, édifice 2 (SMR, Ateliers d'entretien)	800, place Sauvé
Le Tremplin Pavillon Roland-Gratton	2275, rue Honoré-Mercier
Centre Le Tremplin (éd. Adul.)	2475, rue Honoré-Mercier
Centre L'impulsion	3995, boul. Lévesque Est
École de la Mosaïque (Maison Notre-Dame-de-Laval)	310, boul. Cartier Ouest
École de la Mosaïque (Centre d'accueil Cartier)	306, boul. Cartier Ouest
Centre de qualification professionnelle et d'entreprenariat de Laval	705, chemin du Trait-Carré
Centre Horticole Annexe	901, avenue du Parc

NOM DE L'ÉTABLISSEMENT	LOCALISATION
Commission scolaire de Laval (francophone) – niveau primaire et secondaire	
École hôtelière de Laval	2100, rue Cunard
Centre de formation Le Charpentier	3050, boul. Industriel
Établissement de détention Leclerc	400, montée Saint-François
Entrepôt SRM	1087, Autoroute 440 Ouest
Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier (anglophone) – niveau primaire et secondaire	
Saint Paul	2425, rue Honfleur
Saint Paul Annex	1305, rue de l'Assomption
Twin Oaks	700, rue Lisane
Our Lady of Peace	3900, rue Nicole
Hillcrest Academy	265, rue Bladen
Souvenir	4885, chemin du Souvenir
Crestview	750, ave. Devonshire
Laval Senior Academy	3200, boul. du Souvenir
John F. Kennedy	500, rue Cardinal
Laval Junior Academy	2323, boul. Daniel-Johnson
Terry Fox	900, ave. des Lacasse
Centre de développement des compétences Laurier/Pont-Viau	60, rue Lahaie
Saint Vincent-Saint Jacques Center	4881, rue Saint-Jacques
Saint Vincent-Concord Center	3000, boul. De la Concorde
Genesis	2450, rue Rosemère
Établissements privés post-secondaire	
Collège CDI	3, Place Laval
Collège de l'immobilier du Québec	3224, ave. Jean-Béraud, suite 108
Collège INTER-DEC	1595, boul. Daniel-Johnson
Établissements privés – niveau primaire et secondaire	
Académie Claudel	4440, boul. Samson
Académie Lavalloise	5290, boul. des Laurentides
Collège Citoyen	4001, boul. Sainte-Rose
Collège Laval	275, rue Laval
Collège Letendre	1000, boul. de l'Avenir
École Charles Perreault	1750, boul. De la Concorde Est
École Démosthène	1565, boul. Saint-Martin Ouest
École Montessori, Campus Laval	755, rue Rolland-Forget
École Notre-Dame-De-Nareg	595, 68e Ave.
École primaire Socrates, Campus Laval	931, rue Emerson
École secondaire francophone, Paul-Émile-Cuerrier, Pavillon 1	14, rue Émile
École secondaire francophone, Paul-Émile-Cuerrier, Pavillon 2	83, boul. des Prairies

ANNEXE 6 : LISTE DES ÉQUIPEMENTS DE SPORTS, DE LOISIRS, CULTURELS ET COMMUNAUTAIRES

Tableau 8-6 : Équipements de sport, de loisirs, culturels et communautaires

NOM	TYPE	ADRESSE
Équipements de sport, de loisirs et culturels		
Aréna Cartier	Aréna	100, montée Major
Aréna Chomedey	Aréna	1160, boul. Pie X
Aréna Hartland-Monahan	Aréna	6200, boul. Arthur-Sauvé
Aréna Lucerne	Aréna	1750, rue de Neuville
Aréna Mike-Bossy	Aréna	163, boul. Sainte-Rose Est
Aréna Richard-Trottier	Aréna	3155, rue Esther
Aréna Saint-Francois	Aréna	9449, rue de Tilly
Aréna Martin-St-Louis	Aréna	655, rue Sylvie
Aréna Yvon-Chartrand	Aréna	4100, boul. de la Concorde Est
Curling Laval-sur-le-Lac	Club de curling	10, rue les Pins
Marina Laval-sur-le-Lac	Marina	8, rue les Pins
Bibliothèque Émile-Nelligan	Bibliothèque	325, boul. Cartier
Bibliothèque Gabrielle-Roy	Bibliothèque	3505, boul. Dagenais Ouest
Bibliothèque Germaine-Guèvremont	Bibliothèque	2900, boul. de la Concorde Est
Bibliothèque Laure-Conan	Bibliothèque	4660, boul. des Laurentides
Bibliothèque Marius-Barbeau	Bibliothèque	1245, montée du Moulin
Bibliothèque Multiculturelle	Bibliothèque	1535, boul. Chomedey
Bibliothèque Philippe-Panneton	Bibliothèque	4747, boul. Arthur-Sauvé
Bibliothèque Sylvain-Garneau	Bibliothèque	187, boul. Sainte-Rose
Bibliothèque Yves-Thériault	Bibliothèque	670, rue de la Place Publique
Centre d'art de Ste-Rose	Lieu de diffusion culturel	216, boul. Sainte-Rose
Centre d’interprétation de l’eau	Musée	12, rue Hotte
Complexe culturel André-Benjamin-Papineau	Centre culturel	5475, boul. Saint-Martin Ouest
Cosmodôme de Laval	Musée	215, autoroute des Laurentides
Maison des arts de Laval	Lieu de diffusion culturel	1395, boul. de la Concorde Ouest
Théâtre de la Grangerit	Lieu de diffusion culturel	5475, boul. Saint-Martin Ouest
Théâtre du Vieux Saint-Vincent	Lieu de diffusion culturel	1086, avenue du Collège
Théâtre du bout de l’île	Lieu de diffusion culturel	10585, boul. Lévesque Est
Centre de la nature	Parc régional	901, avenue du Parc
Centre Alain-Grandbois	Centre de documentation historique	4300, boul. Samson
Centre sportif Honoré-Mercier	Centre sportif / récréatif	2465, rue Honoré-Mercier
Centre du Sablon	Centre sportif / récréatif	755, chemin du Sablon
Berge des baigneurs	Chalet	13, rue Hotte
Bergerac	Chalet	3000, rue Pierre-Corneille
Berthiaume - Du Tremblay	Chalet	4250, Lévesque Ouest
Campeau	Chalet	4560, 4e rue
Champenois	Chalet	6710, rue Lamirande
Champfleury	Chalet	2555, boul. des Oiseaux
Chénier	Chalet	580, rue des Alouettes

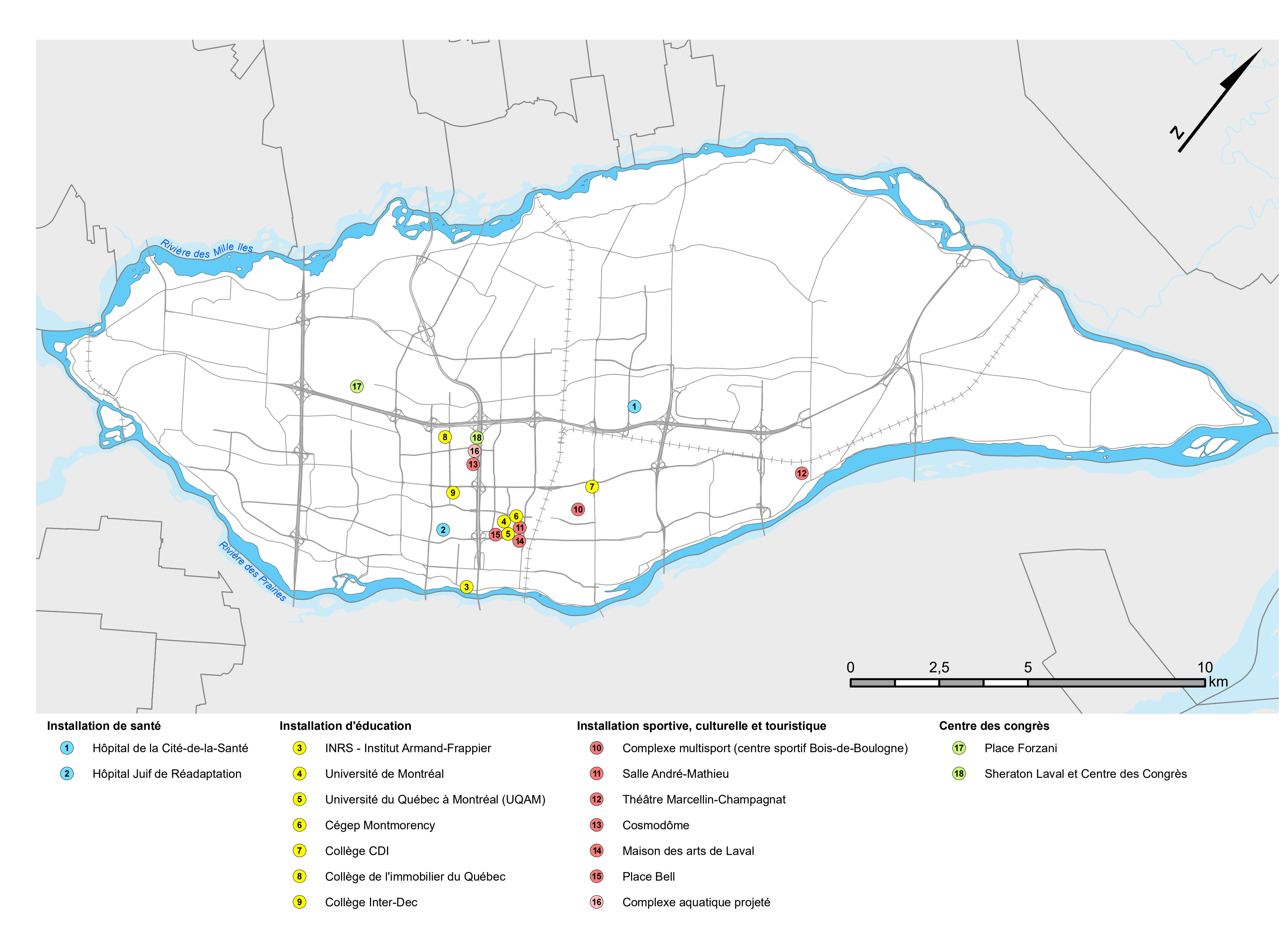
NOM	TYPE	ADRESSE
Équipements de sport, de loisirs et culturels		
Chopin	Chalet	1885, avenue Dumouchel
Club Aviron	Chalet	3674, boul. Lévesque Ouest
Compétences 2000	Chalet	777, avenue de Bois-de-Boulogne
Dalida	Chalet	391, rue Émilien
D'Argençon	Chalet	1765, rue Rochefort
De Cluny	Chalet	425, rue de Chartres
De Lausanne	Chalet	425, rue de Lausanne
De la Renaissance	Chalet	4255, avenue de la Renaissance
De Montceau	Chalet	315, rue de Montceau
Des Coccinelles	Chalet	750, 73e avenue
Des Prairies	Chalet	5, avenue du Crochet
Des Tilleuls	Chalet	7415, avenue des Tilleuls
Des Tisserands	Chalet	5160, rang du Bas-Saint-François
Dumas	Chalet	1774, rue de Berne
Du Sablon	Chalet	4919, 4e rue
Florent	Chalet	910, montée Gravel
Ingrid	Chalet	565, rue Ingrid
Isabelle	Chalet	400, rue Jacques
Jean-xxiii	Chalet	1125, boul. Vanier
Kennedey	Chalet	1250, avenue Shorecrest
Labelle	Chalet	1630, rue Hébert
Laval-Ouest	Chalet	7189, 21e avenue
Légaré	Chalet	2245, rue Légaré
L'Escale	Chalet	8055, rue Mylène
Lévis-Paquette	Chalet	135, rue de Valognes
L'Odyssée-des-jeunes	Chalet	4600, rue Cyrille-Delage
Louis-Durocher	Chalet	1700, rue Thomas-D'Orsonnens
Madeleine	Chalet	790, rue Madeleine
Marc-Aurèle-Fortin	Chalet	720, rue Fleury
Masson	Chalet	6655, rue Duranleau
Paul-Marcel-Maheu	Chalet	327, rue Montmorency
Notre-Dame	Chalet	46, rue Dufferin
Notre-Dame-du-Sourire	Chalet	230, rue des Sapins
Ferme Sainte-Thérèse	Chalet	1658, boul. Mattawa
Goupil	Chalet	65, rue Goupil
Rosaire-Gauthier	Chalet	125, boul. Lévesque Est
Saint-Martin	Chalet	4025, rue Gaboury
Pépin	Chalet	355, rue Flore
Père-Vimont	Chalet	2280, rue Marc
Pie-X	Chalet	1170, boul. Pie X
Prince-Rupert	Chalet	6245, rue Prince-Rupert

NOM	TYPE	ADRESSE
Équipements de sport, de loisirs et culturels		
René-Patenaude	Chalet	80, rue Ouimet Est
Rodolphe-Lavoie	Chalet	4890, rue Saint-Joseph
Roger-Provost	Chalet	265, boul. Léger
Saint-Édouard	Chalet	705, 18e avenue
Saint-Mathieu	Chalet	9415, boul. Lévesque Est
Saint-Maurice	Chalet	800, rue de Lourdes
Saint-Maxime	Chalet	3700, boul. Lévesque Ouest
Saint-Norbert	Chalet	560, 64e avenue
Saint-Victor	Chalet	650, rue de Beauport
Val-des-arbres	Chalet	3120, avenue de La Malbaie
Piscine Berthiaume-du Tremblay	Piscine extérieure et pataugeoire	4250, boul. Lévesque Ouest
Piscine Bon-Pasteur	Piscine extérieure et pataugeoire	70, boul. du Bon-Pasteur
Piscine Chénier	Piscine extérieure et jeux d'eau	580, rue des Alouettes
Piscine Couvrette	Piscine extérieure et pataugeoire	665, rue des Jardins-Sainte-Dorothée
Piscine de la Ferme Sainte-Thérèse	Piscine extérieure	1660, boul. Mattawa
Piscine Des Chênes	Piscine extérieure	355, rue les Érables
Piscine Des Saules	Piscine extérieure et pataugeoire	100, rue Saint-Saëns Ouest
Piscine Du Moulin	Piscine extérieure et pataugeoire	1125, montée du Moulin
Piscine Émile	Piscine extérieure et pataugeoire	55, boul. Cartier Ouest
Piscine Jacques-Bourdon	Piscine extérieure et pataugeoire	55, croissant De Callières
Piscine Jolibourg	Piscine extérieure	1350, rue du Relais
Piscine Montcalm	Piscine extérieure	755, rue Parkway
Piscine Paradis	Piscine extérieure et jeux d'eau	2220, rue Marc
Piscine Pie-X	Piscine extérieure et pataugeoire	1170, boul. Pie-X
Piscine Prévost	Piscine extérieure	110, rue de Toulouse
Piscine Raymond	Piscine extérieure	6460, 29e Avenue
Piscine Roi-du-Nord	Piscine extérieure et pataugeoire	222, boul. du Roi-du-Nord
Piscine Sacré-Coeur	Piscine extérieure et pataugeoire	3155, rue Esther
Piscine Saint-Claude	Piscine extérieure, pataugeoire et jeux d'eau	99, 7e Rue
Piscine Saint-Vincent	Piscine extérieure et jeux d'eau	3999, boul. de la Concorde Est
Piscine Wilfrid-Pelletier	Piscine extérieure et pataugeoire	1865, boul. Tessier
Équipements communautaires		
BML 1	Bureau municipal lavallois	4010, boul. Saint-Martin est
BML 1 - satellite	Bureau municipal lavallois	1245, montée du Moulin
BML 2	Bureau municipal lavallois	62, rue Saint-Florent
BML 3	Bureau municipal lavallois	435, boul. Curé-Labelle
BML 4	Bureau municipal lavallois	6500, boul. Arthur-Sauvé
BML 5	Bureau municipal lavallois	2975, boul. Dagenais
BML 6	Bureau municipal lavallois	55, rue de Belgrade ouest
Centre Accès	Centre communautaire	6500, boul. Arthur-Sauvé

NOM	TYPE	ADRESSE
Équipements communautaires		
Centre Bigras	Centre communautaire	886, chemin de la Fourche
Centre Boileau	Centre communautaire	7100, boul. des Mille-Îles
Centre Bon Pasteur	Centre communautaire	400, rue Laurier
Centre Champfleury	Centre communautaire	2585, boul. des Oiseaux
Centre Auteuil	Centre communautaire	6200, boul. des Laurentides
Centre Saint-Louis-de-Montfort	Centre communautaire	25, rue Saint-Louis
Centre des Érables	Centre communautaire	7, 8e avenue
Centre des jeunes de Sainte-Rose	Centre communautaire	155, boul. Je Me Souviens
Centre Félix-Leclerc	Centre communautaire	455, montée du Moulin
Centre Groulx	Centre communautaire	4901, rue Saint-Joseph
Centre Jean-Paul-Campeau	Centre communautaire	3781, boul. Lévesque
Centre Jolibourg	Centre communautaire	1350, rue du Relais
Centre des Lacasse	Centre communautaire	905, avenue des Lacasse
Centre Laval-des-Rapides	Centre communautaire	387, boul. des Prairies
Centre Laval-Ouest	Centre communautaire	6600, 29e avenue
Centre le Sorbier	Centre communautaire	140, rue Nadon
Centre Montrougeau	Centre communautaire	725, montée Montrougeau
Pavillon du Bois Papineau	Centre communautaire	3235, boul. Saint-Martin Est
Centre Philémon-Gascon	Centre communautaire	2830, boul. Saint-Elzéar Est
Centre Saint-Joseph	Centre communautaire	1450, boul. Pie X
Centre Saint-François	Centre communautaire	2100, montée Saint-François
Centre Saint-Vincent	Centre communautaire	111, place Jean-Eudes-Blanchard
Centre Sainte-Dorothée	Centre communautaire	996, montée Gravel
Pavillon d'accueil du parc de la Rivière-des-Mille-Îles (CC Ste-Rose)	Centre communautaire	345, boul. Sainte-Rose
Éco-Nature (CC. Ste-Rose annexe)	Centre communautaire	339, boul. Sainte-Rose
Centre Raymond-Fortin	Centre communautaire	1885, rue Dumouchel
Centre Vimont	Centre communautaire	1900, rue Bédard
Centre communautaire le 400	Centre communautaire	400, rue Principale
Ex-hôtel de ville de Laval-Ouest	Centre communautaire	2390, 35e avenue
La Canadienne	Centre communautaire	1222, chemin du Bord-de-l'Eau
Maison Lesther	Centre communautaire	2480, rue Honoré-Mercier
Pavillon Argenteuil	Centre communautaire	430, 5e rue
Pavillon Laval-Ouest	Centre communautaire	7190, 21e avenue
Pavillon Renaud-Coursol	Centre communautaire	320, rue Richard
Place des Ainés	Centre communautaire	435, boul. Curé-Labelle

ANNEXE 7 : INSTALLATIONS D’INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

Carte 8-1 : Installations d'intérêt métropolitain



ANNEXE 8 : FEUILLETS CARTOGRAPHIQUES DE LA PLAINE INONDABLE

(*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)

ANNEXE A

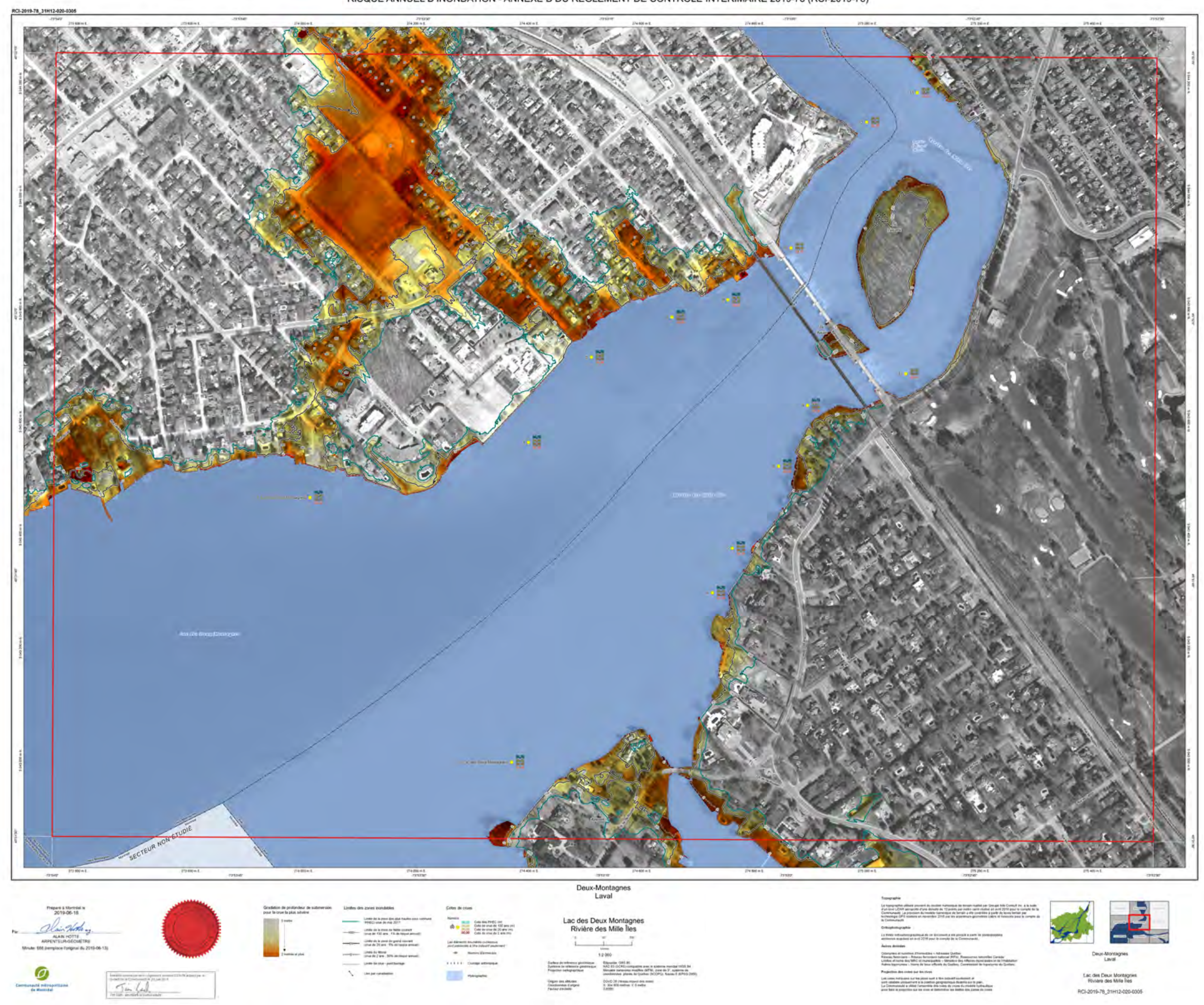
Les feuillets cartographiques suivants identifient la délimitation des crues de récurrence de 2 ans, 20 ans et 100 ans de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies et du lac des Deux Montagnes.

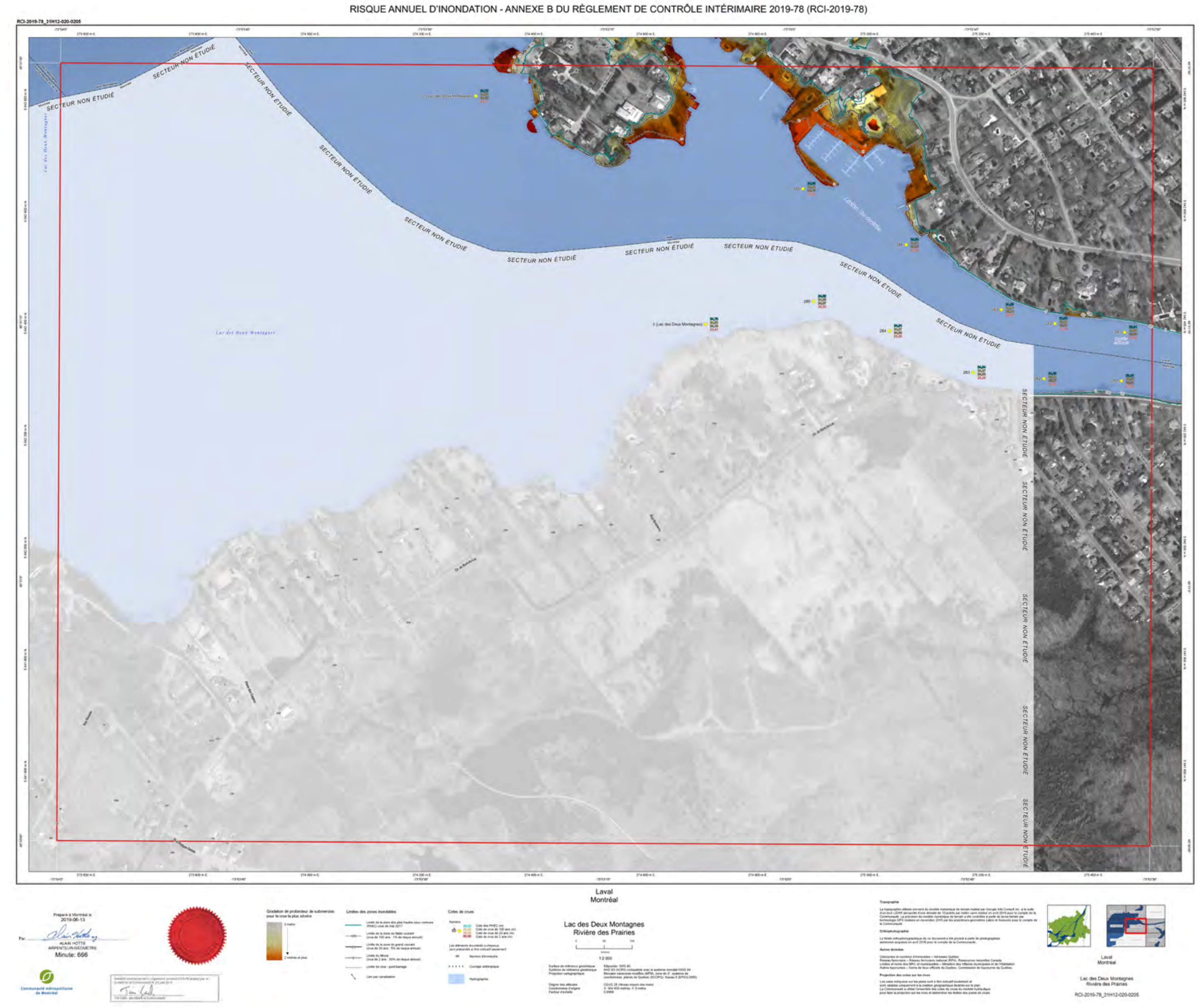
Les feuillets identifient également les cotes de crues. Les cotes de crues indiquent en mètre le niveau des crues de récurrence de 2 ans, 20 ans et100 ans de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies et du lac des Deux Montagnes.

PLAN D'EAU	FEUILLETS
Lac des Deux Montagnes	31H12-020-0305 31H12-020-0205
Rivière des Mille Îles	31H12-020-1619 31H12-020-0405 31H12-020-0505 31H12-020-0506 31H12-020-0606 31H12-020-0607 31H12-020-0706 31H12-020-0707 31H12-020-0708 31H12-020-0807 31H12-020-0808 31H12-020-0907 31H12-020-0908 31H12-020-0909 31H12-020-1008 31H12-020-1009 31H12-020-1109 31H12-020-1110 31H12-020-1209 31H12-020-1210 31H12-020-1310 31H12-020-1311 31H12-020-1410 31H12-020-1411 31H12-020-1511 31H12-020-1512 31H12-020-1513 31H12-020-1514 31H12-020-1516 31H12-020-1517 31H12-020-1613 31H12-020-1614 31H12-020-1615 31H12-020-1616 31H12-020-1617 31H12-020-1618 31H12-020-1718
Rivière des Prairies	31H12-020-0106 31H12-020-0109 31H12-020-0110

	31H12-020-0206 31H12-020-0207 31H12-020-0208 31H12-020-0209 31H12-020-0210 31H12-020-0211 31H12-020-0310 31H12-020-0311 31H12-020-0312 31H12-020-0411 31H12-020-0412 31H12-020-0413 31H12-020-0513 31H12-020-0514 31H12-020-0613 31H12-020-0614 31H12-020-0714 31H12-020-0814 31H12-020-0815 31H12-020-0915 31H12-020-1015 31H12-020-1115 31H12-020-1116 31H12-020-1215 31H12-020-1216 31H12-020-1217 31H12-020-1316 31H12-020-1317 31H12-020-1318 31H12-020-1417 31H12-020-1418 31H12-020-1419 31H12-020-1518 31H12-020-1519 31H12-020-1620

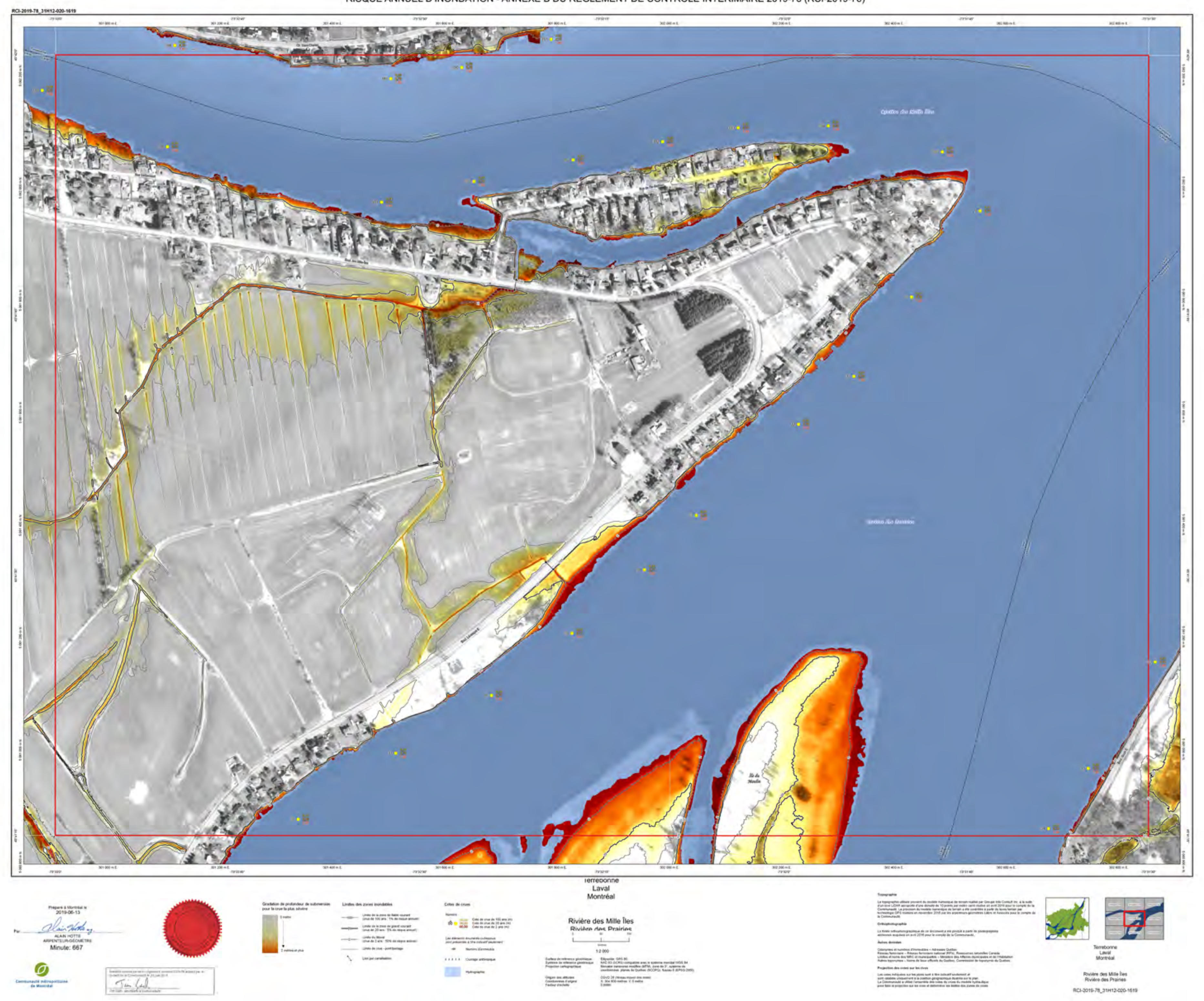
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

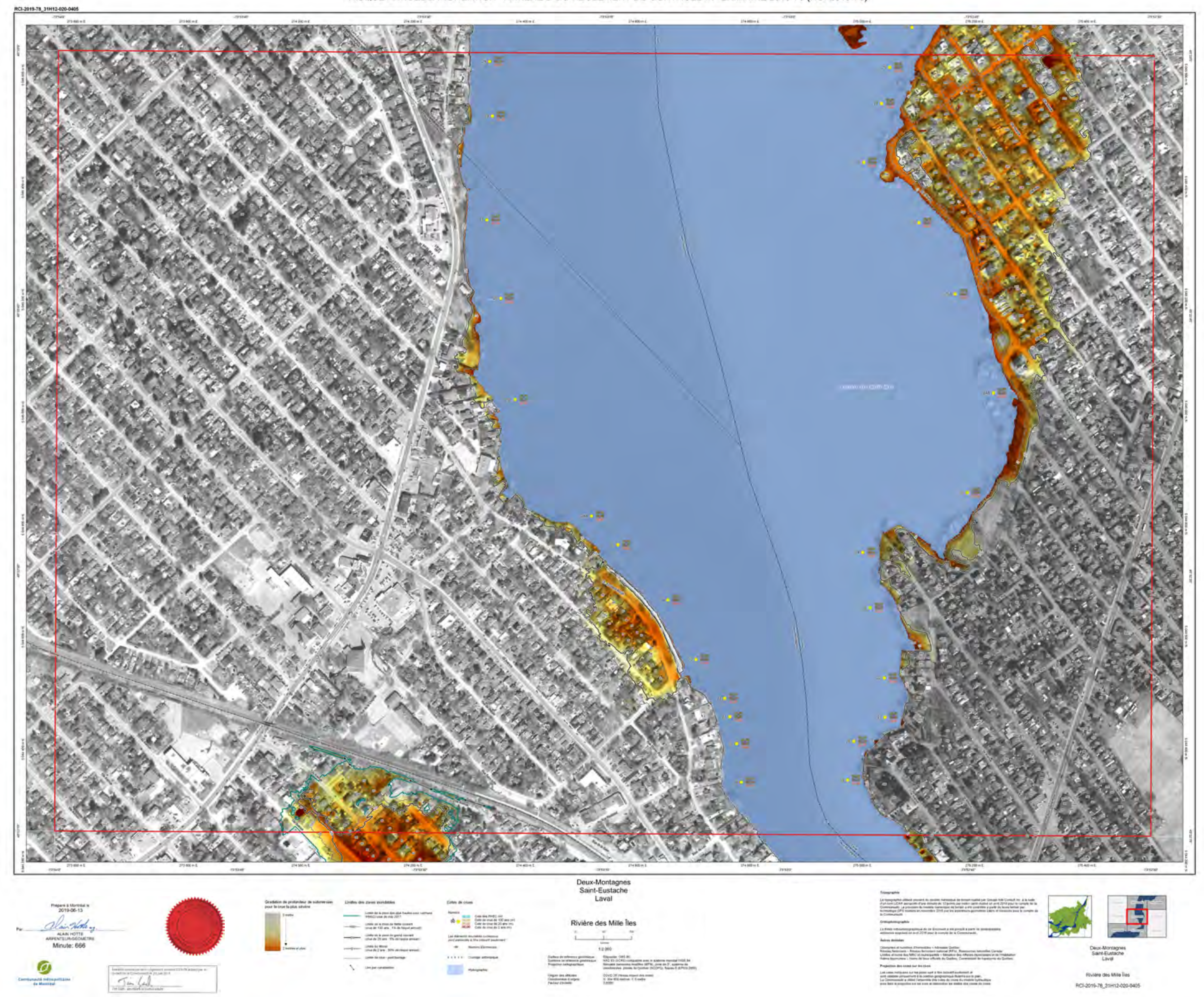




RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0205
SECTEUR NON ÉTUDIÉ
Lac des Deux Montagnes
Laval
Montréal
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Lac des Deux Montagnes
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Laval
Montréal
Lac des Deux Montagnes
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0205

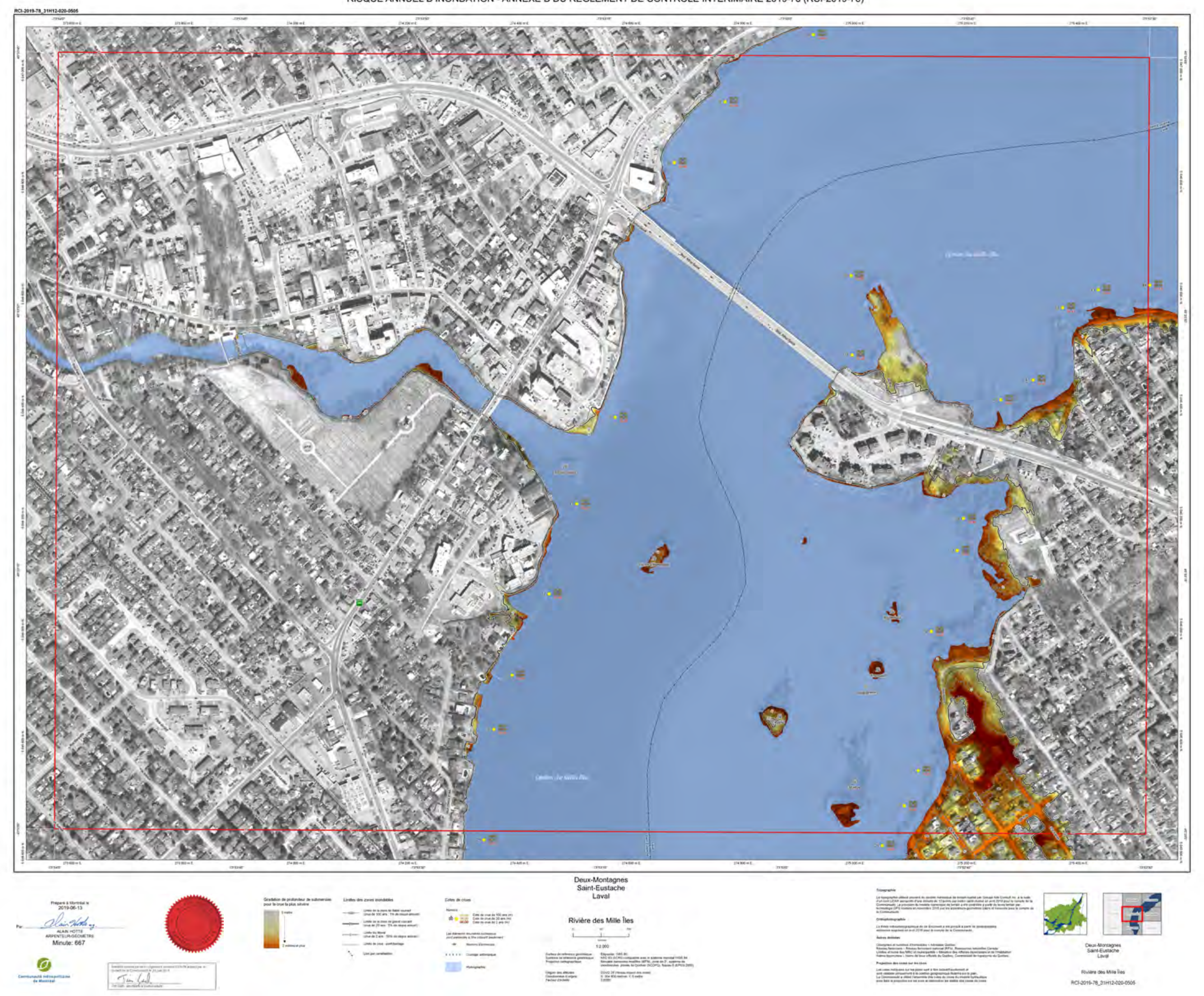
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

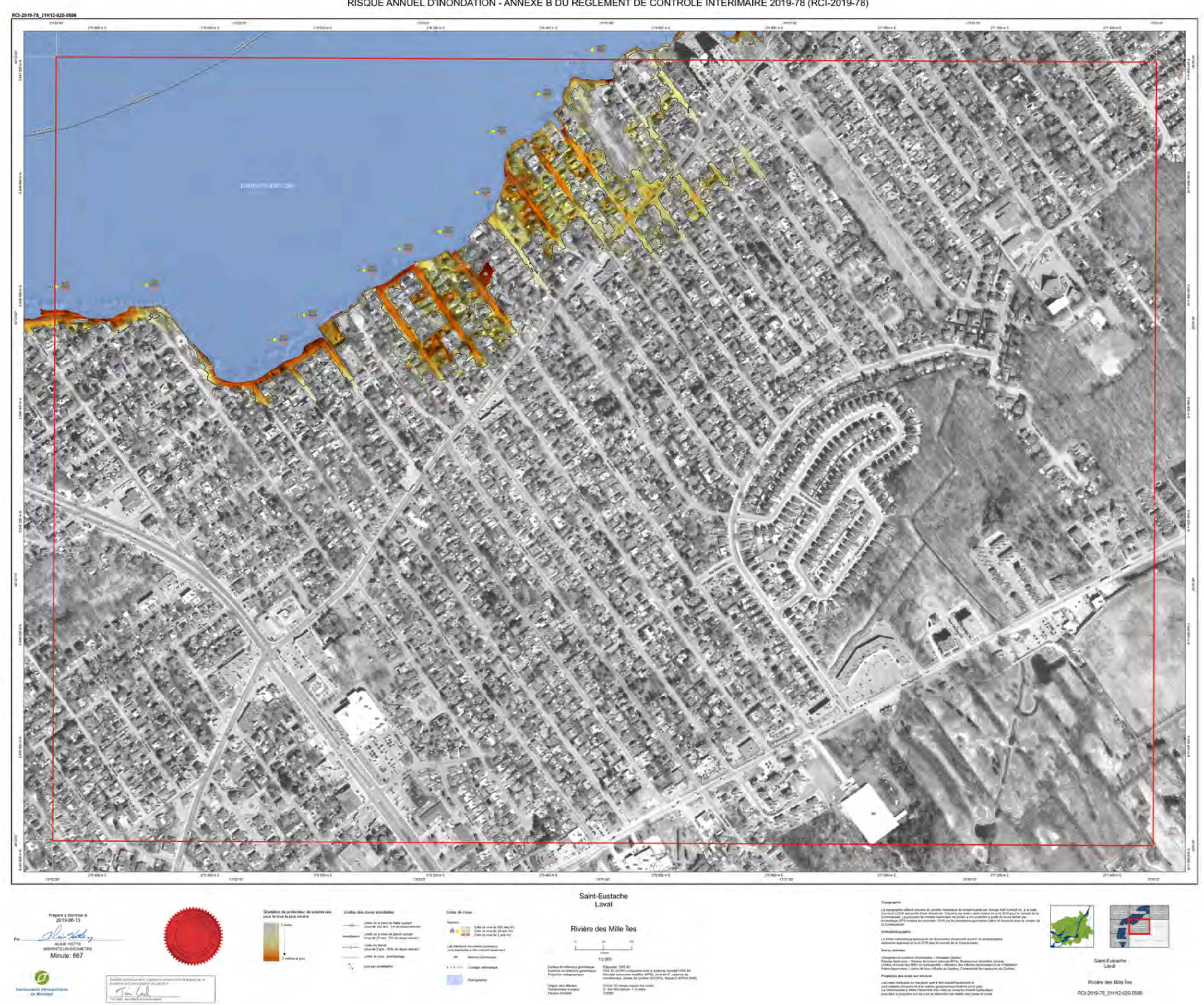



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0405
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Deux-Montagnes
Saint-Eustache
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Deux-Montagnes
Saint-Eustache
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-0405

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-0505

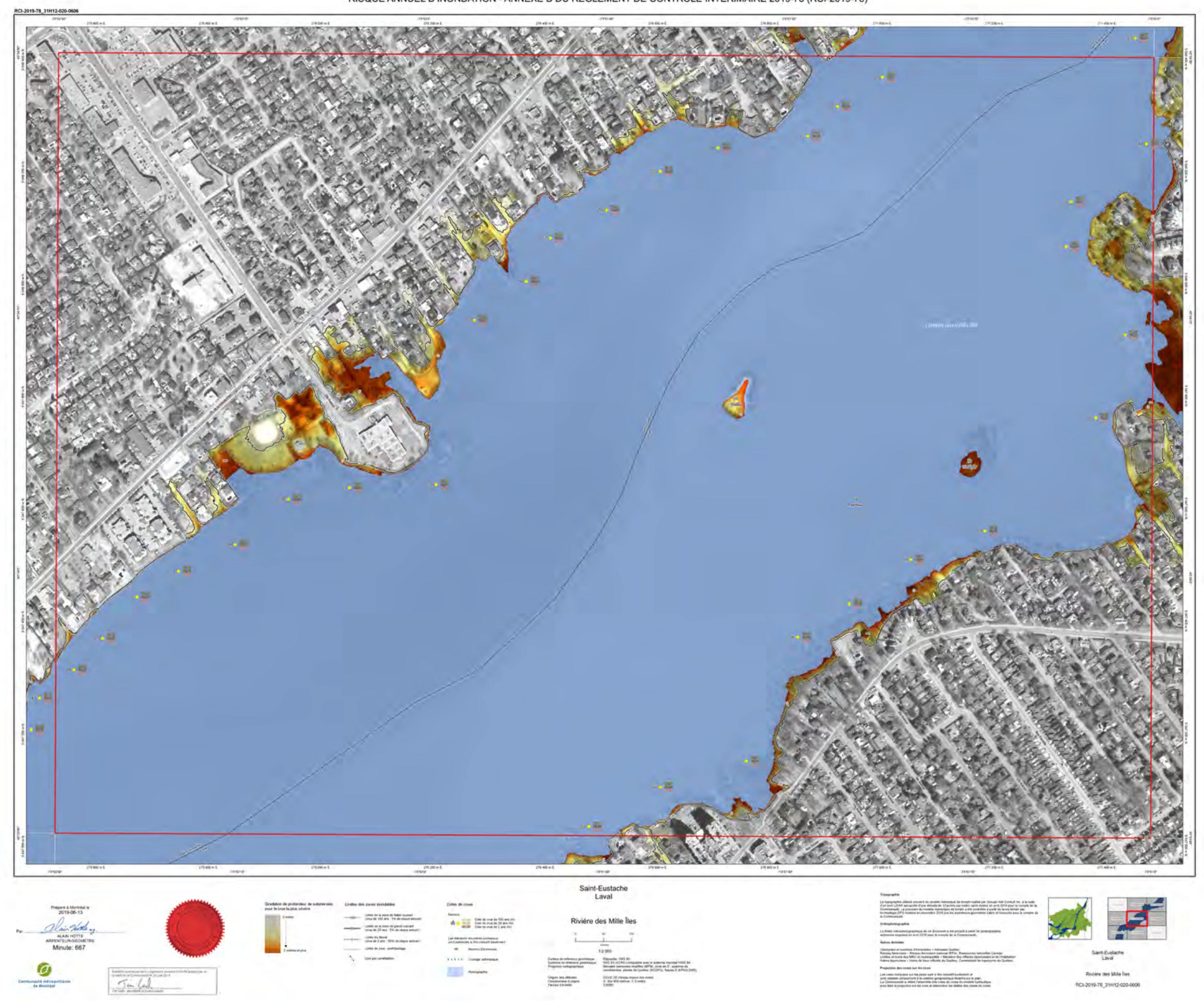




RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0506
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Saint-Eustache
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Saint-Eustache
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-0506

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-0606





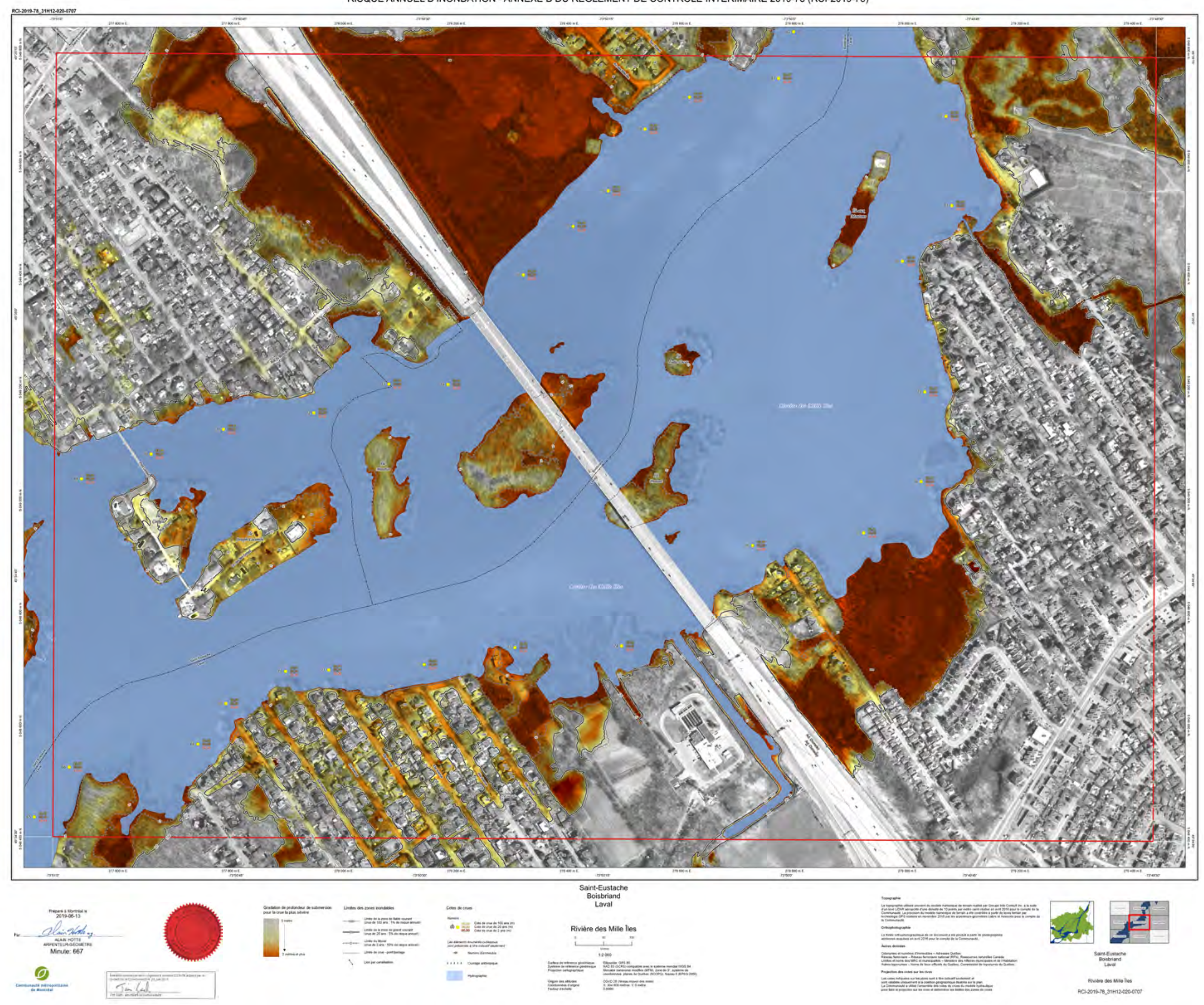
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0607
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-0607

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-0707



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-0708



Laval

Rivière des Mille Îles

1:2 000

Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par: ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667

Communauté métropolitaine de Montréal

Topographie

Orthophotographie

Autres données

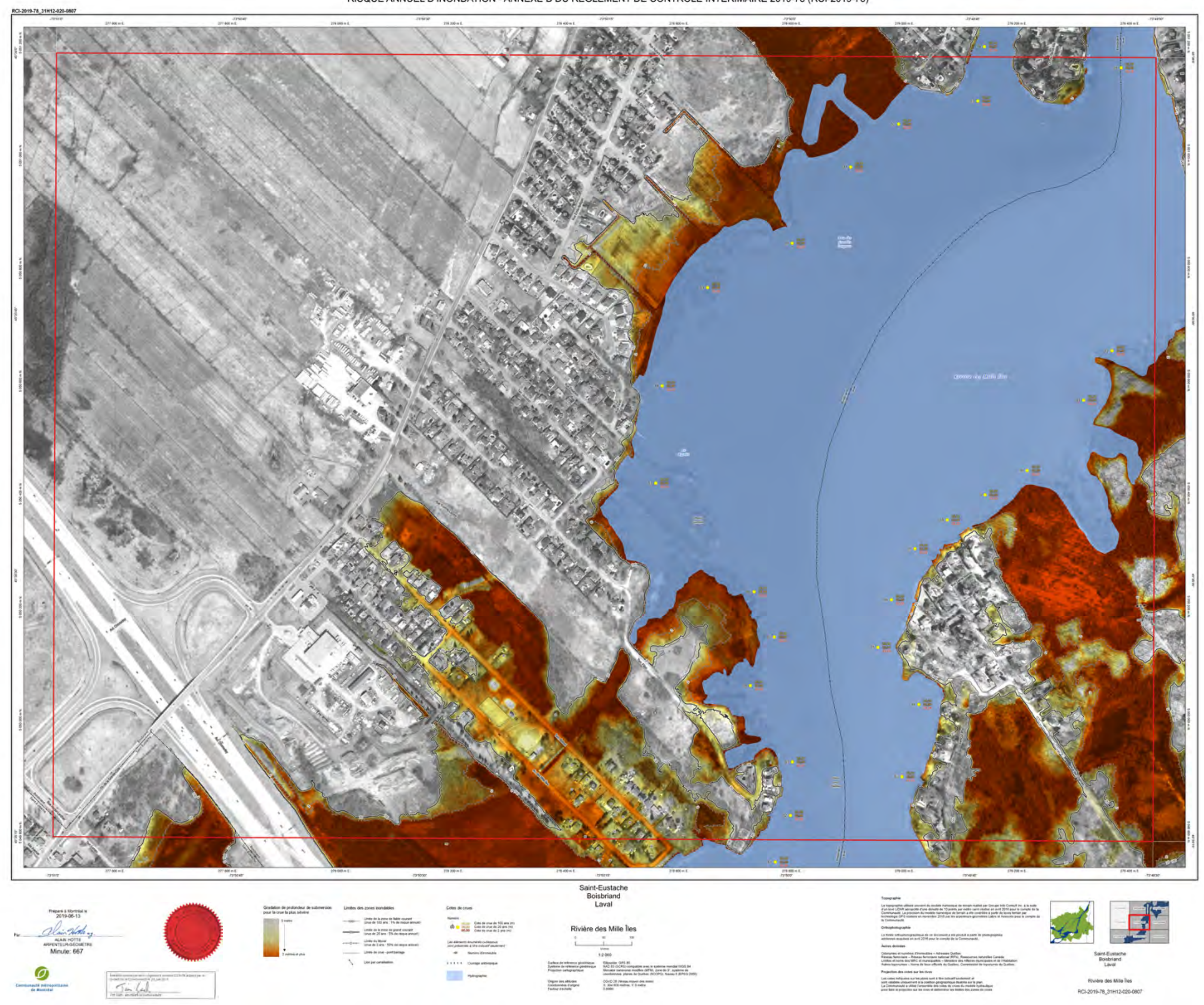
Projection des cotes sur les cours

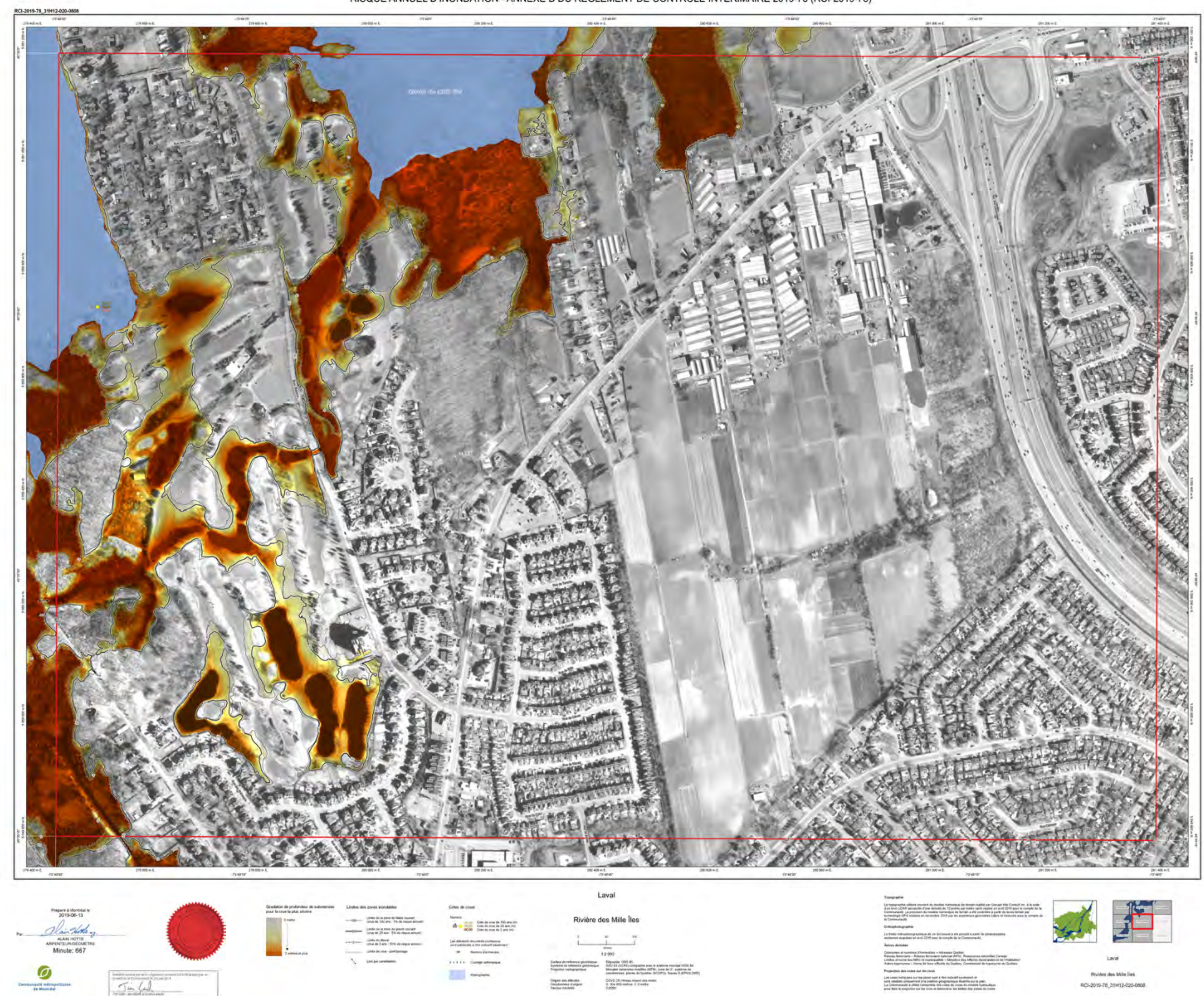
Laval

Rivière des Mille Îles

RCI-2019-78_31H12-020-0708

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

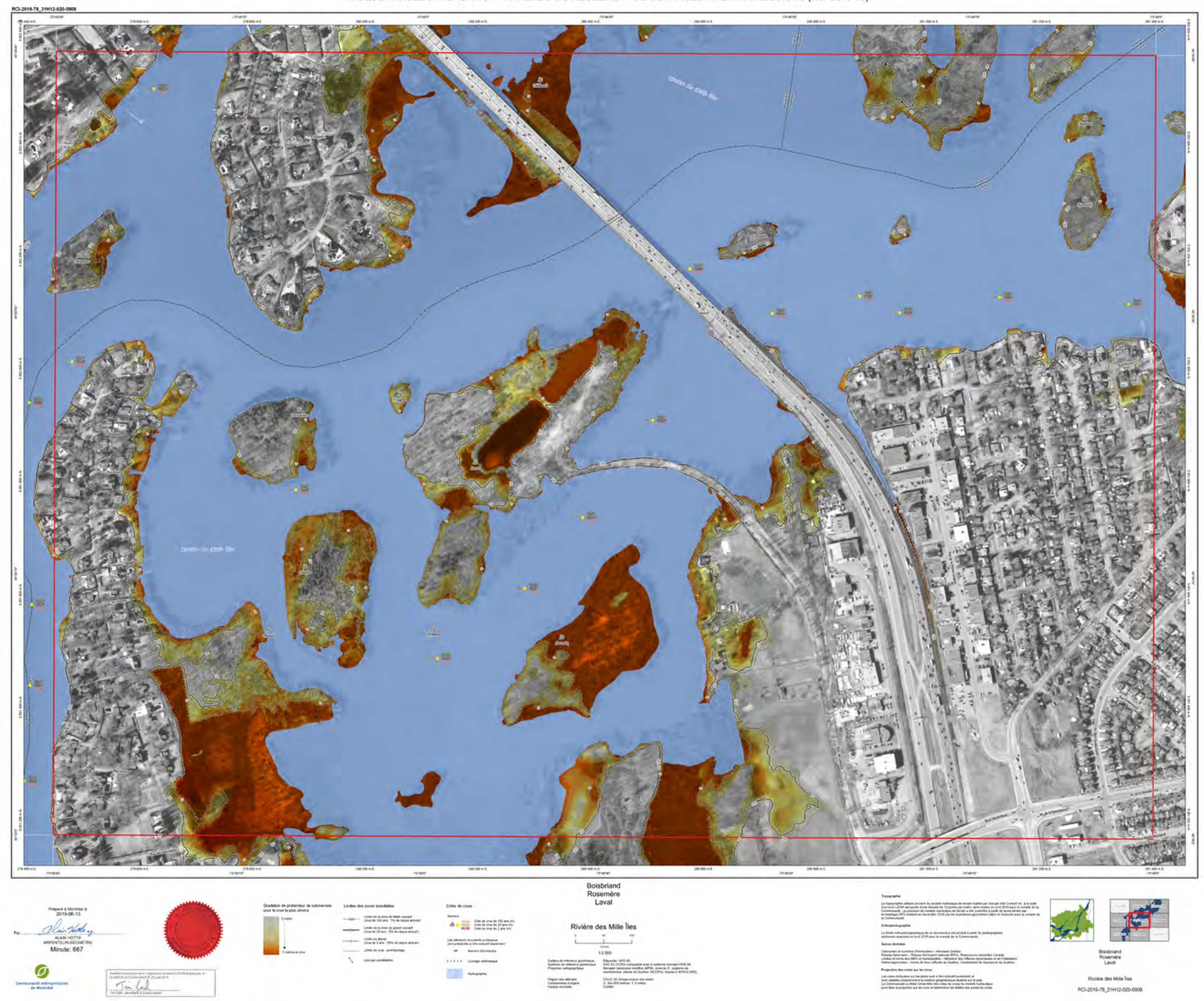



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0808
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les crues
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-0808

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

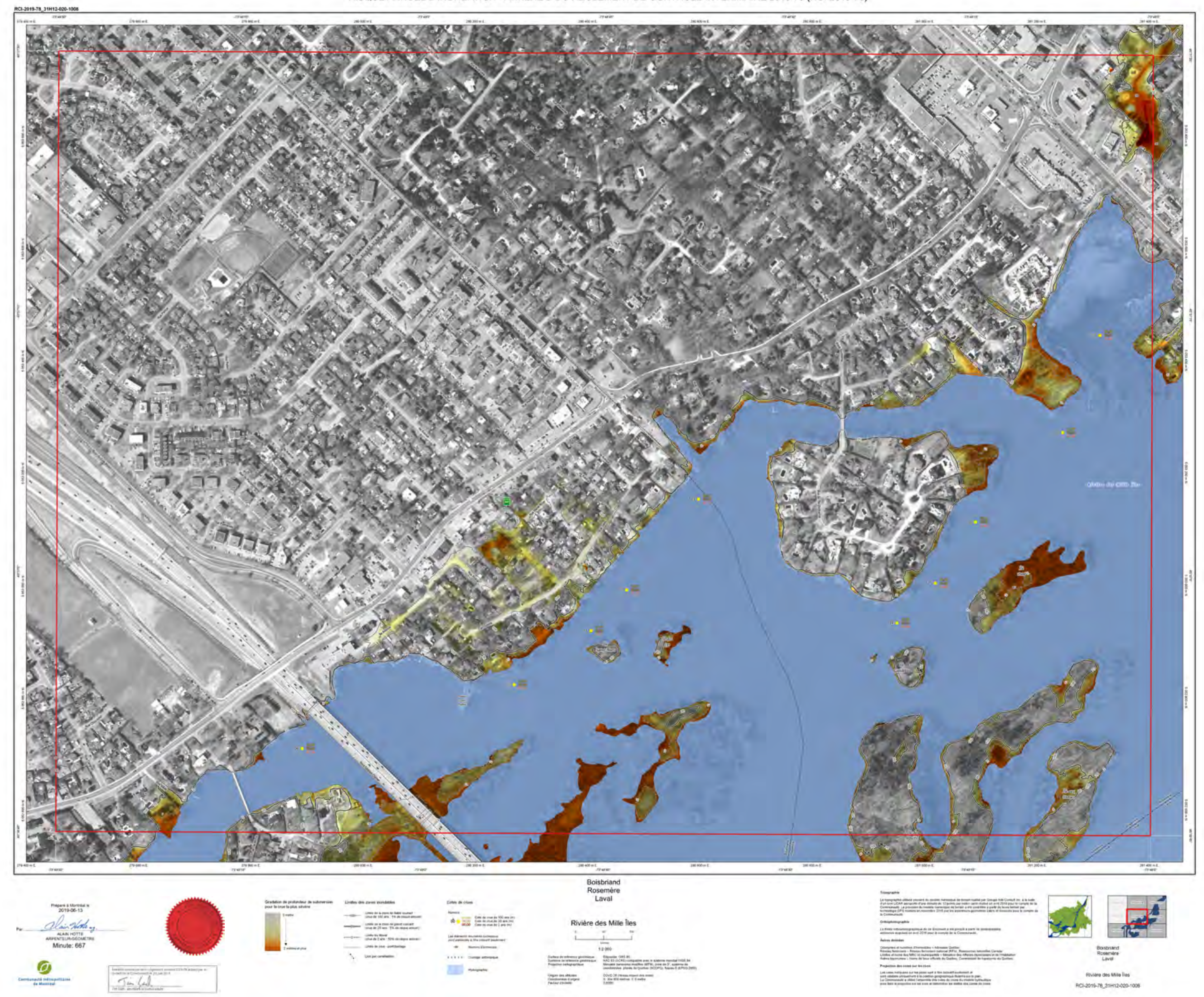


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



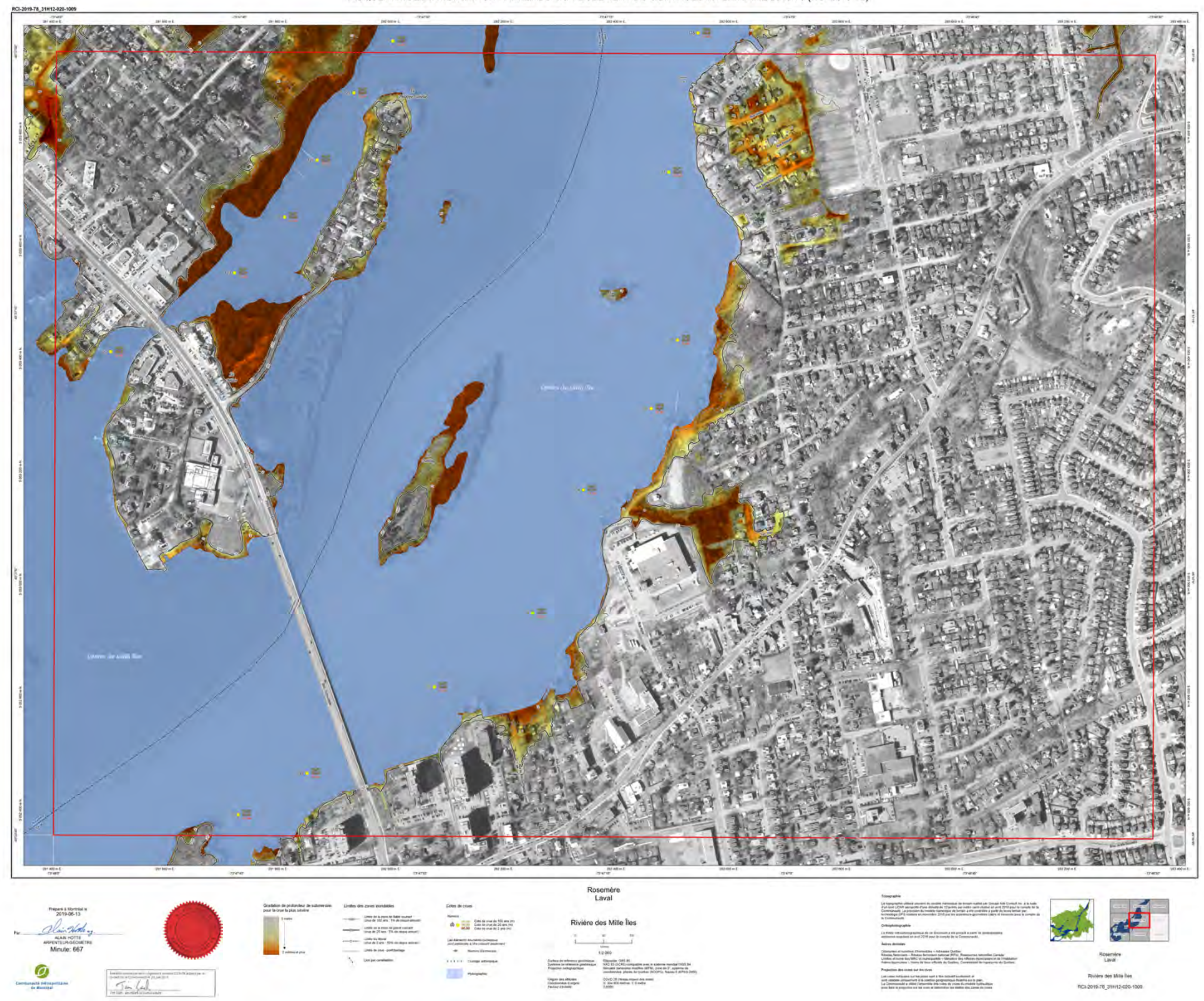

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0909
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-0909

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1009



Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667

Communauté métropolitaine de Montréal

Rosemère
Laval

Rivière des Mille Îles

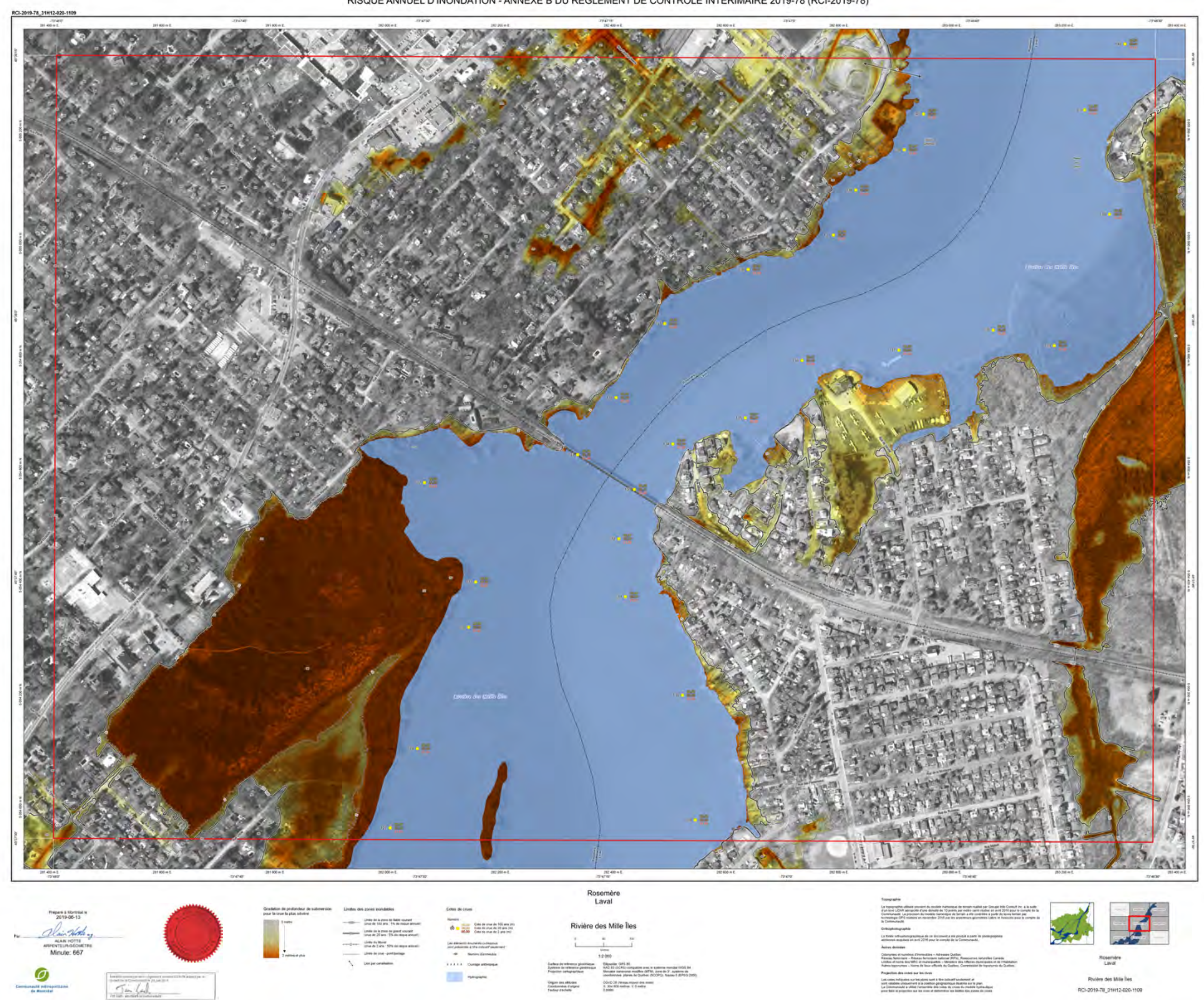
1:2 000

Rosemère
Laval

Rivière des Mille Îles

RCI-2019-78_31H12-020-1009

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1110

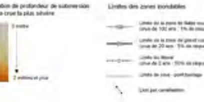
Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par: ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667







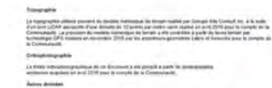




Laval

Rivière des Mille Îles







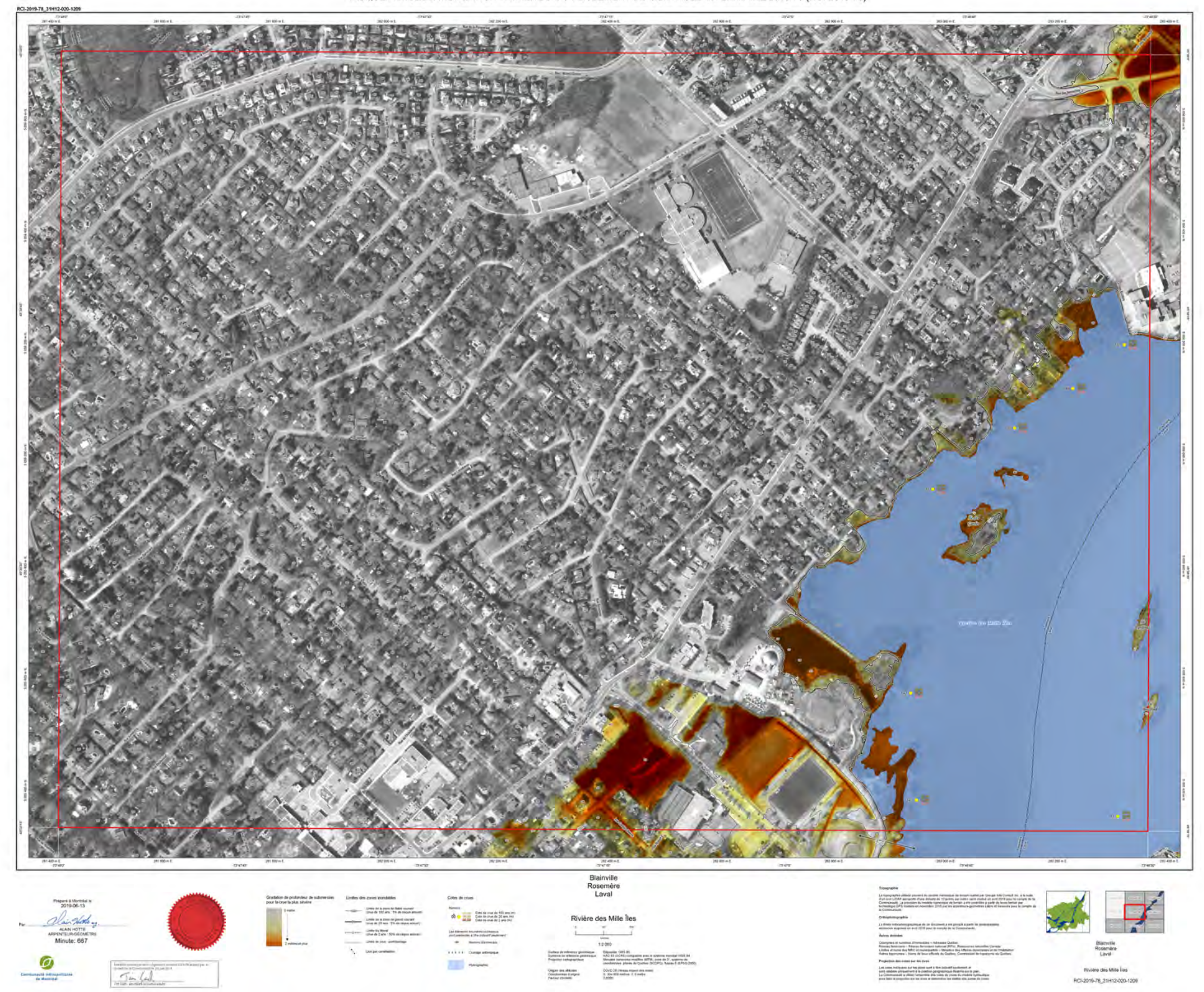


Laval

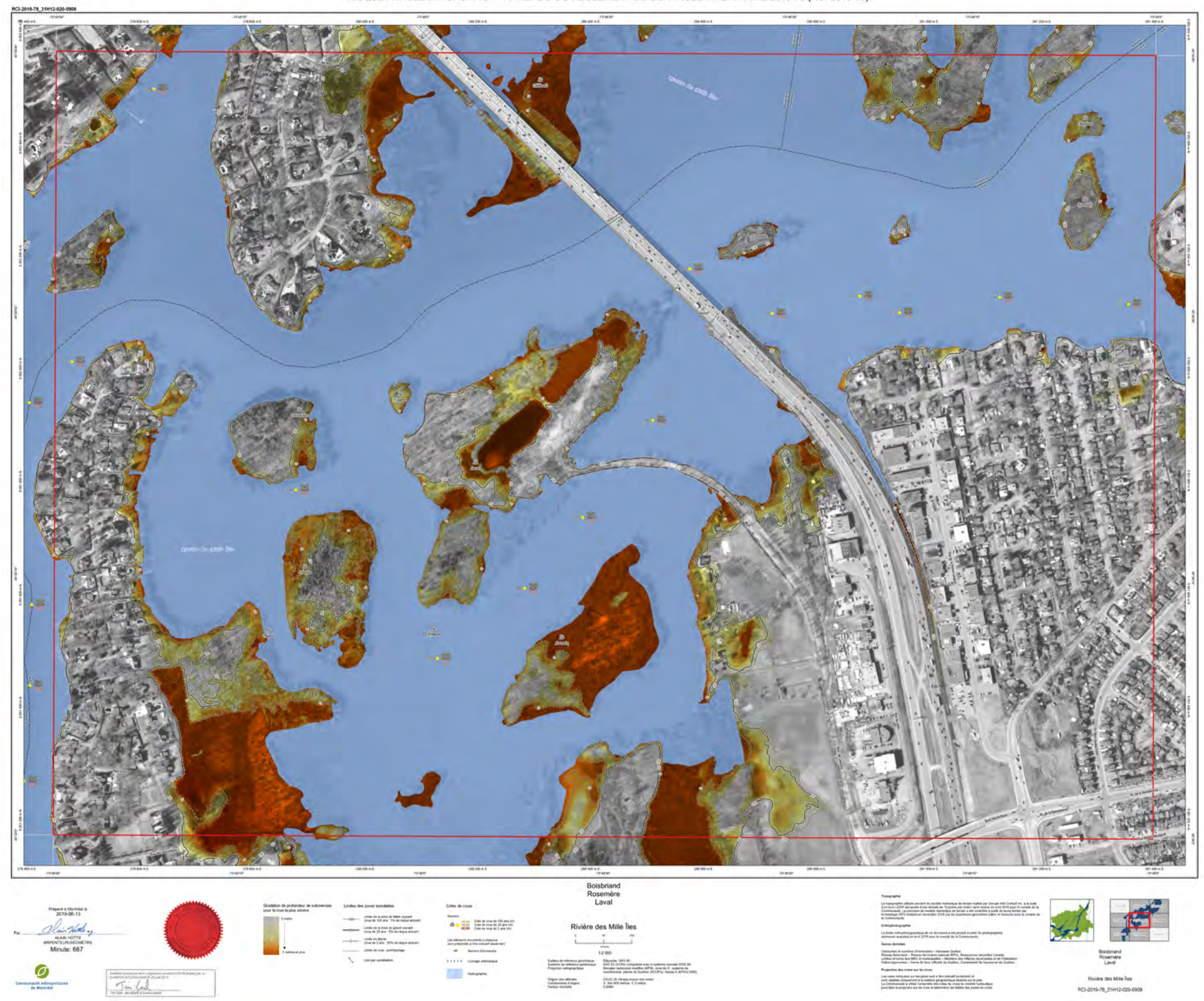
Rivière des Mille Îles

RCI-2019-78_31H12-020-1110

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



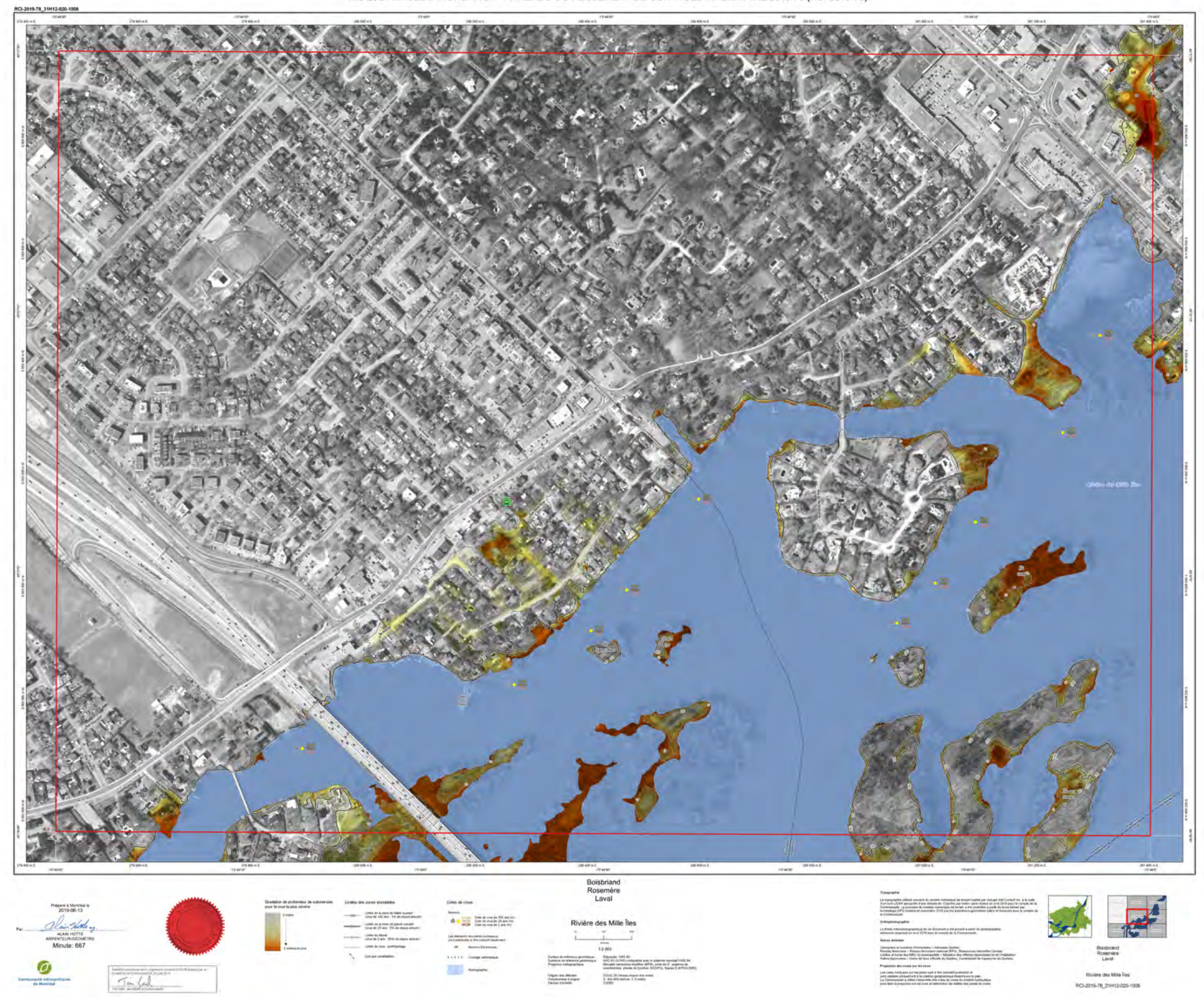
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



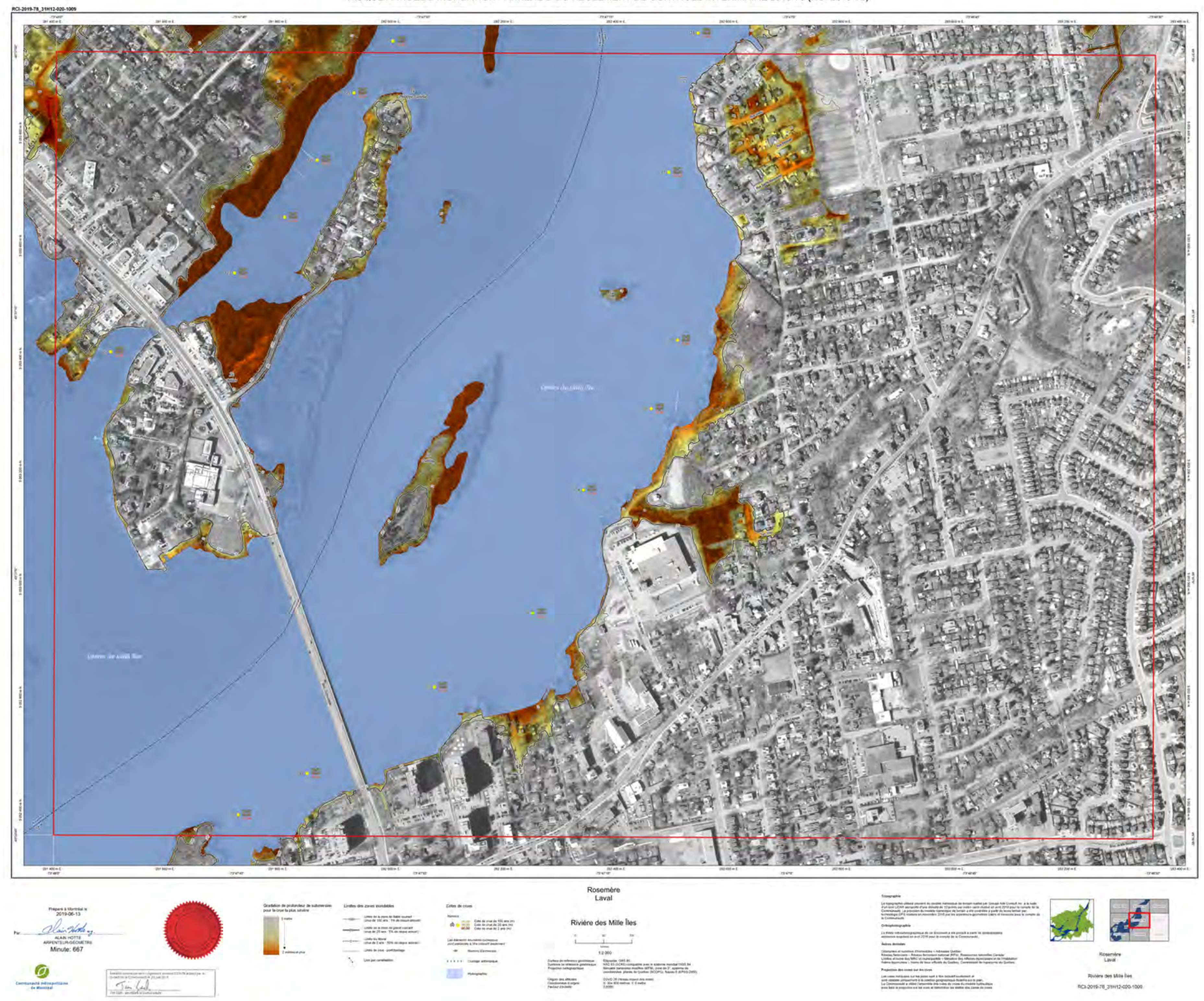


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0909
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-0909

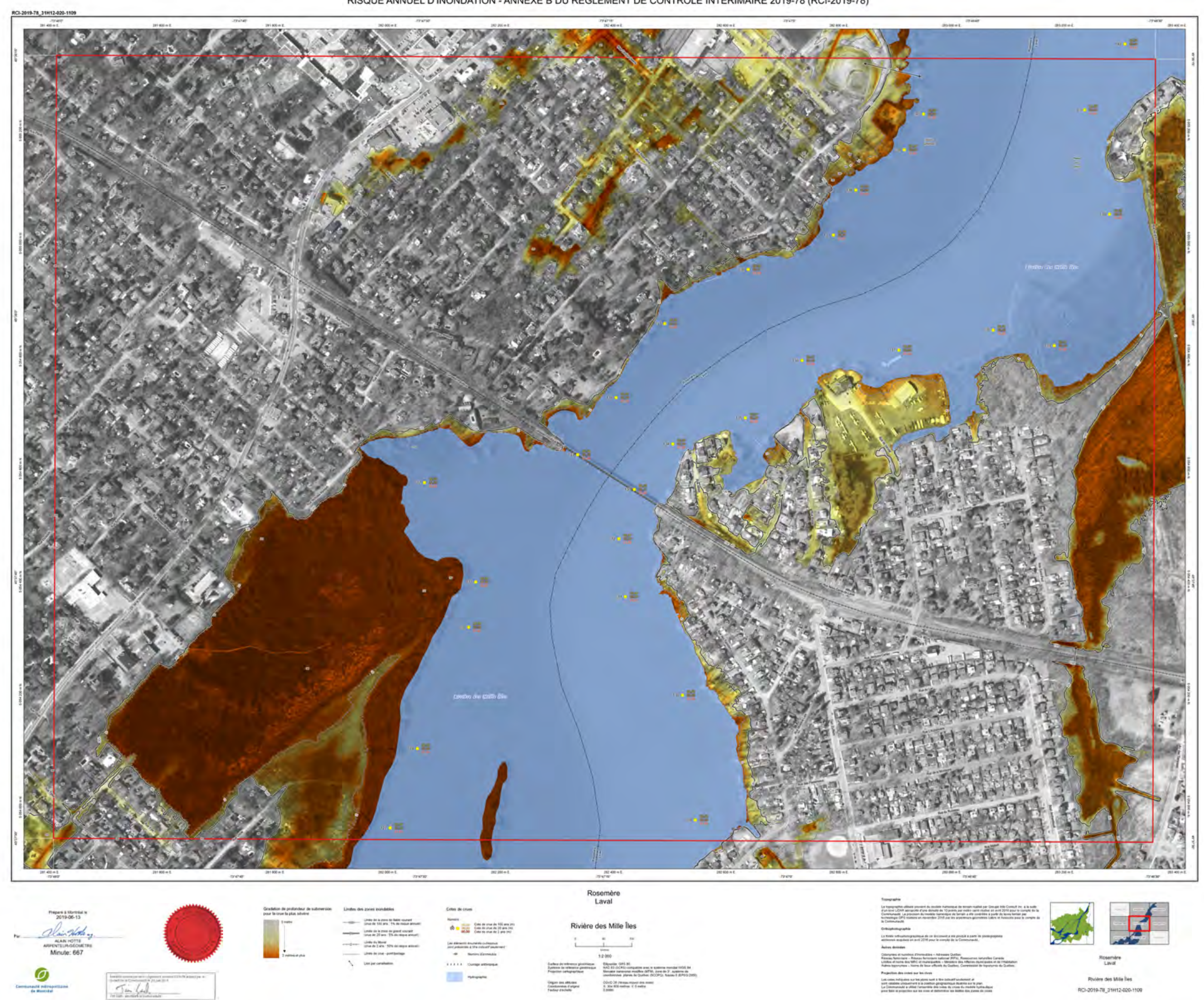
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1110

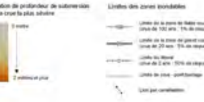
Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par: ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667











Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère

Limites des zones inondables

Laval

Rivière des Mille Îles

1:2 000

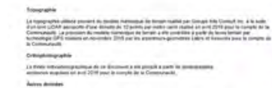


Topographie

Orthophotographie

Autres données

Projection des cotes sur les rives





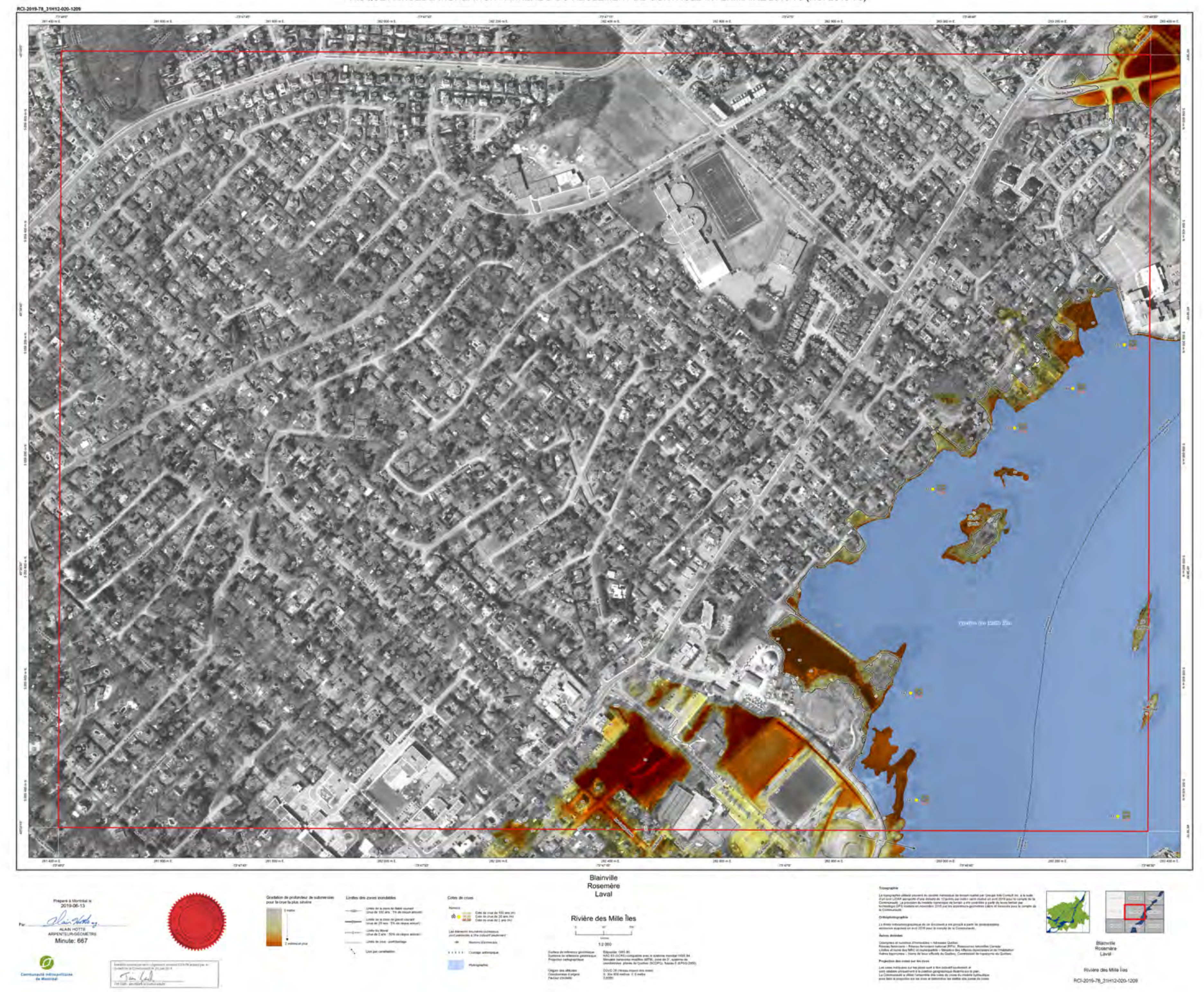


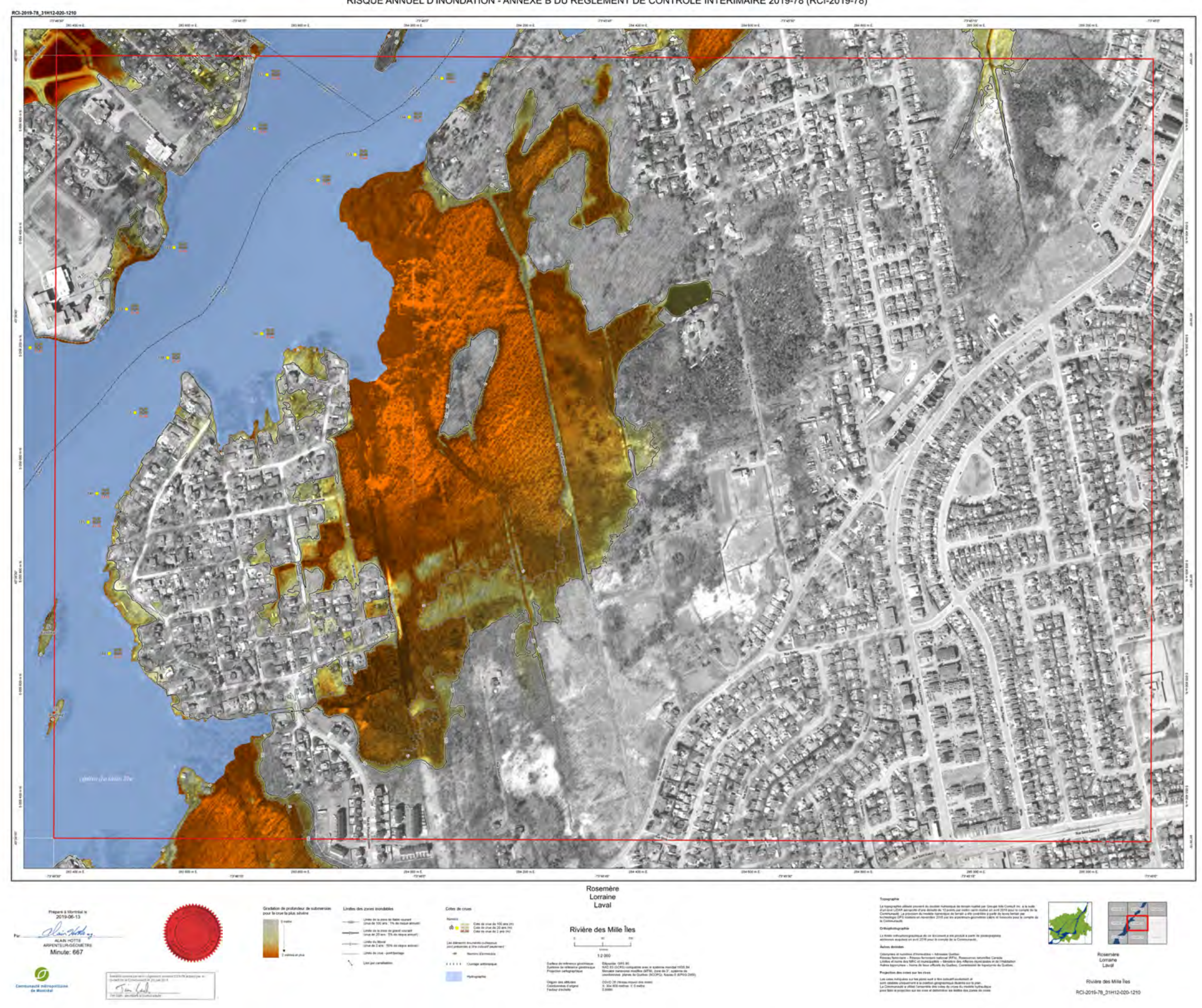
Laval

Rivière des Mille Îles

RCI-2019-78_31H12-020-1110

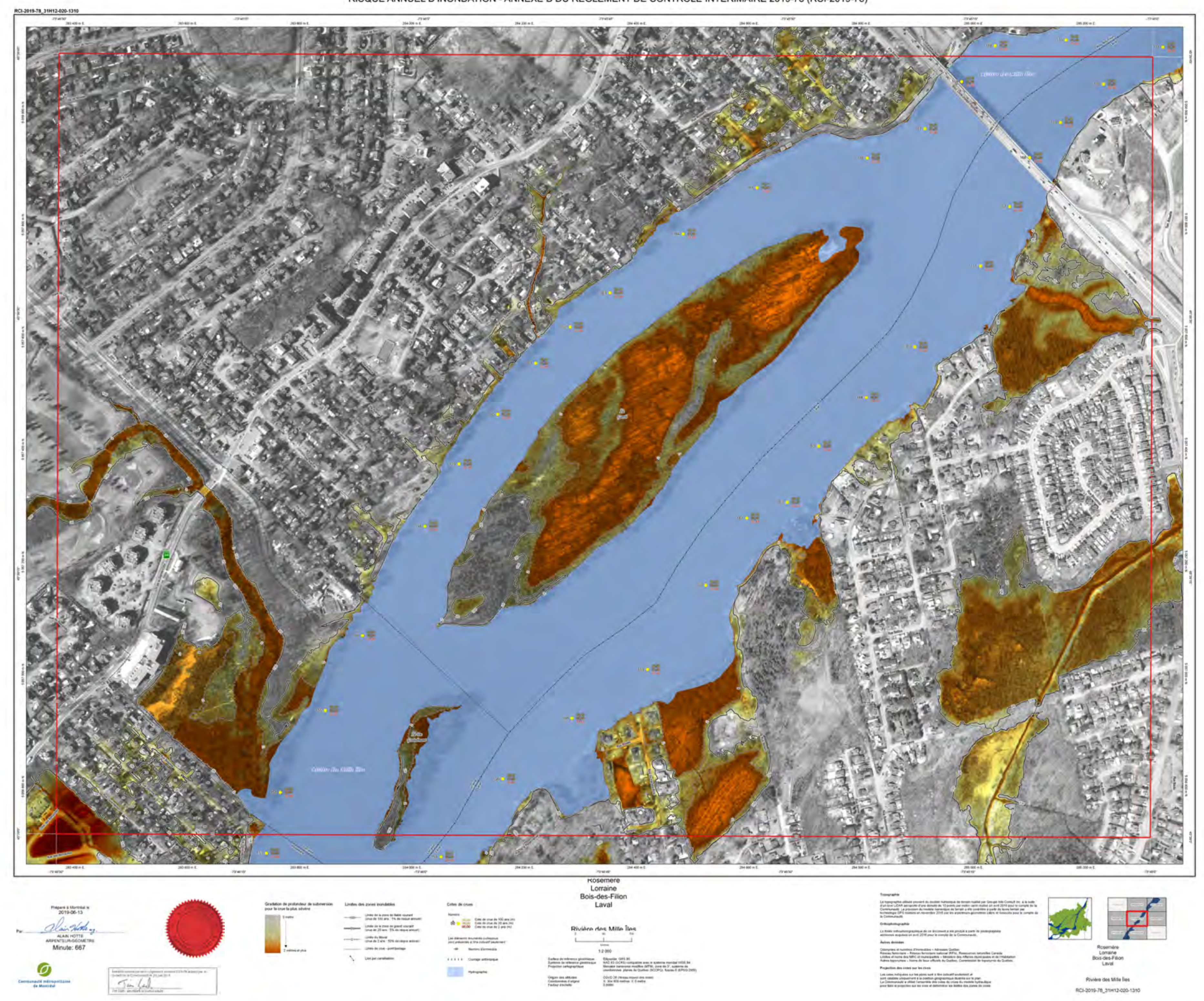
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

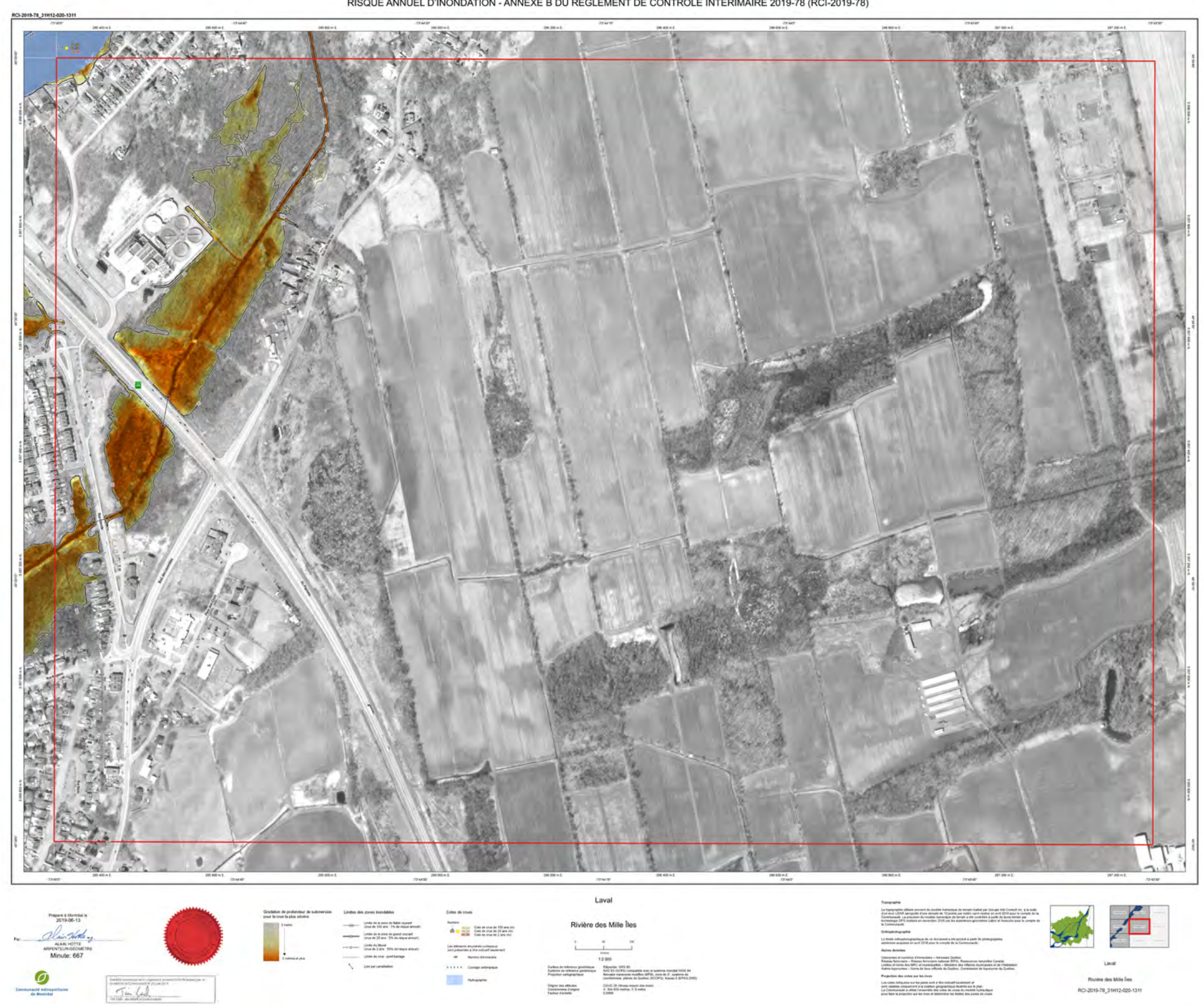




RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1210
Rosemère
Lorraine
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Rosemère
Lorraine
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1210

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



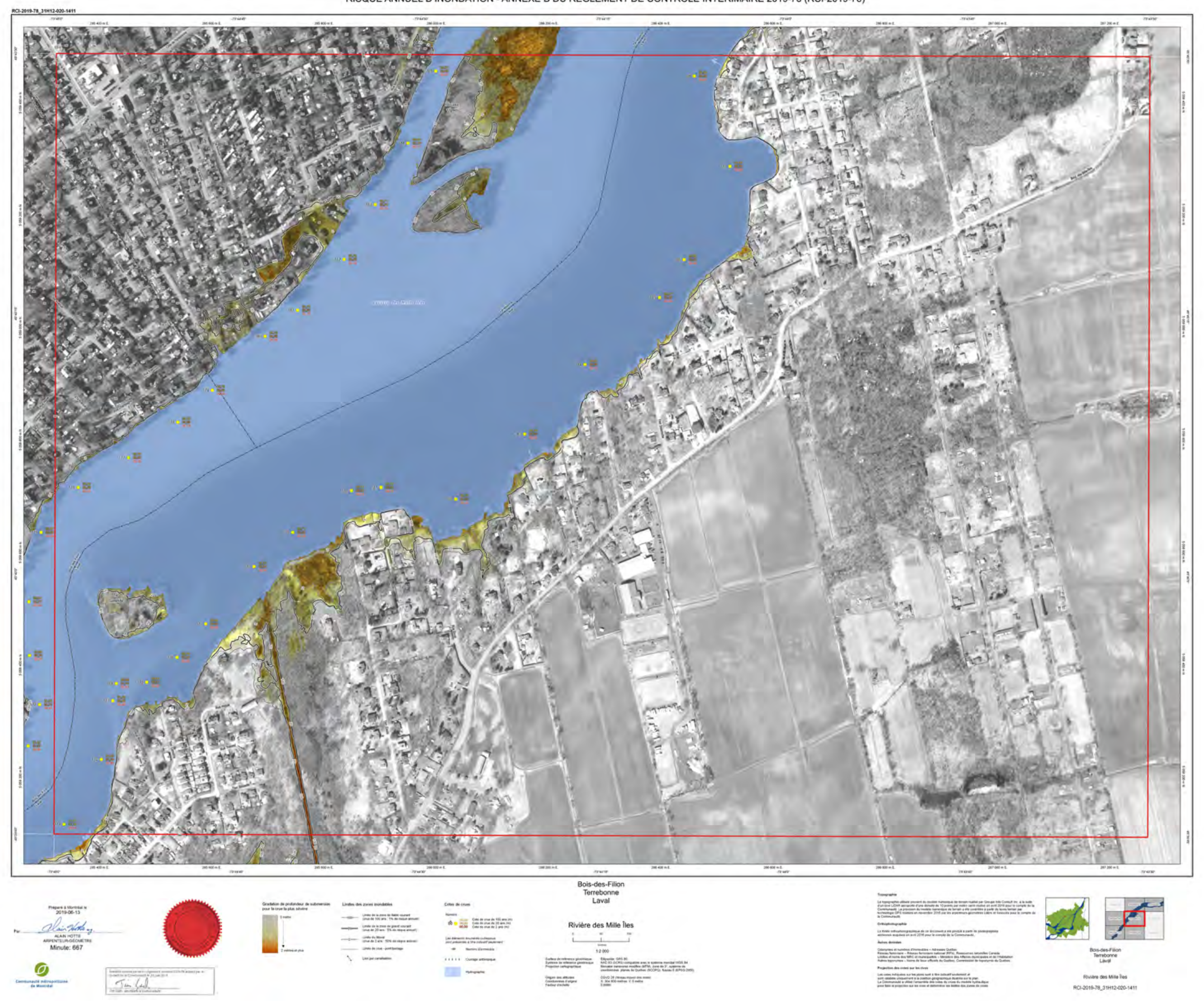

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1311
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1311

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1410

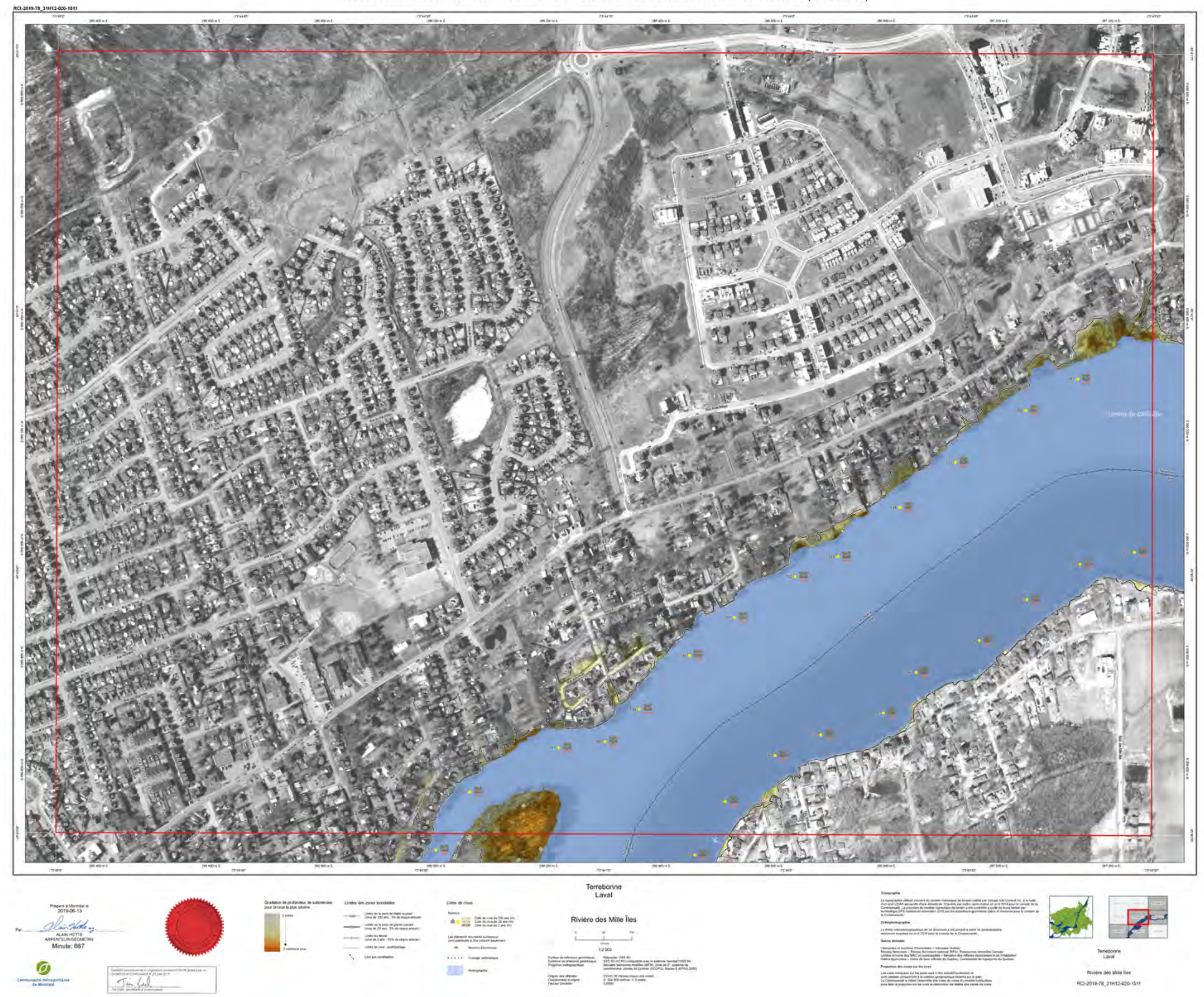


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1511



Terrebonne
Laval

Rivière des Mille Îles

1:2 000

Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par:

ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE

Minute: 667

Communauté métropolitaine de Montréal

Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère

Limites des zones inondables

Cotes de crue

Topographie

Orthophotographie

Autres données

Projection des cotes sur les rives

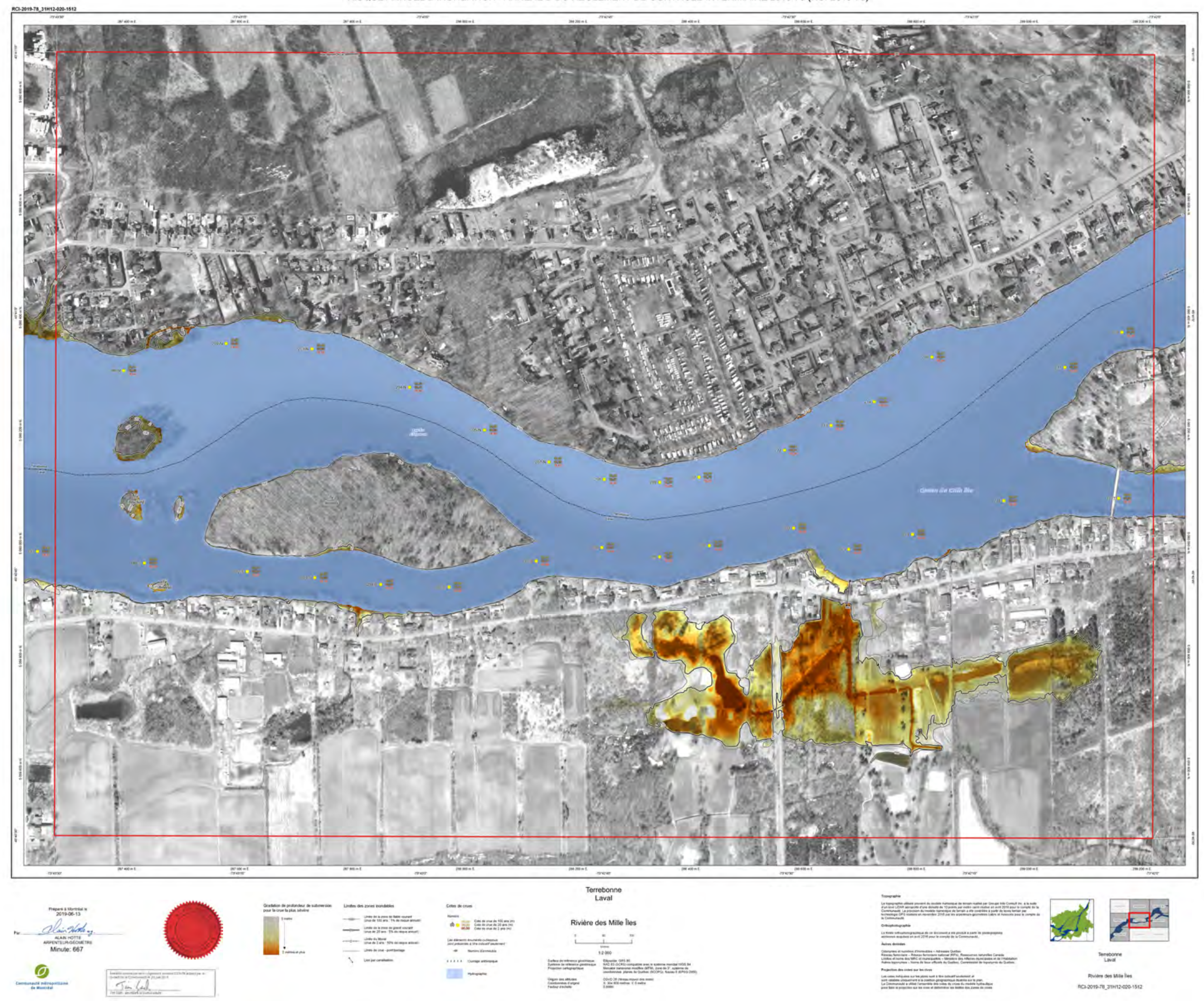
Terrebonne
Laval

Rivière des Mille Îles

RCI-2019-78_31H12-020-1511

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1512



Terrebonne
Laval

Rivière des Mille Îles

Préparé à Montréal le 2019-06-13

ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667

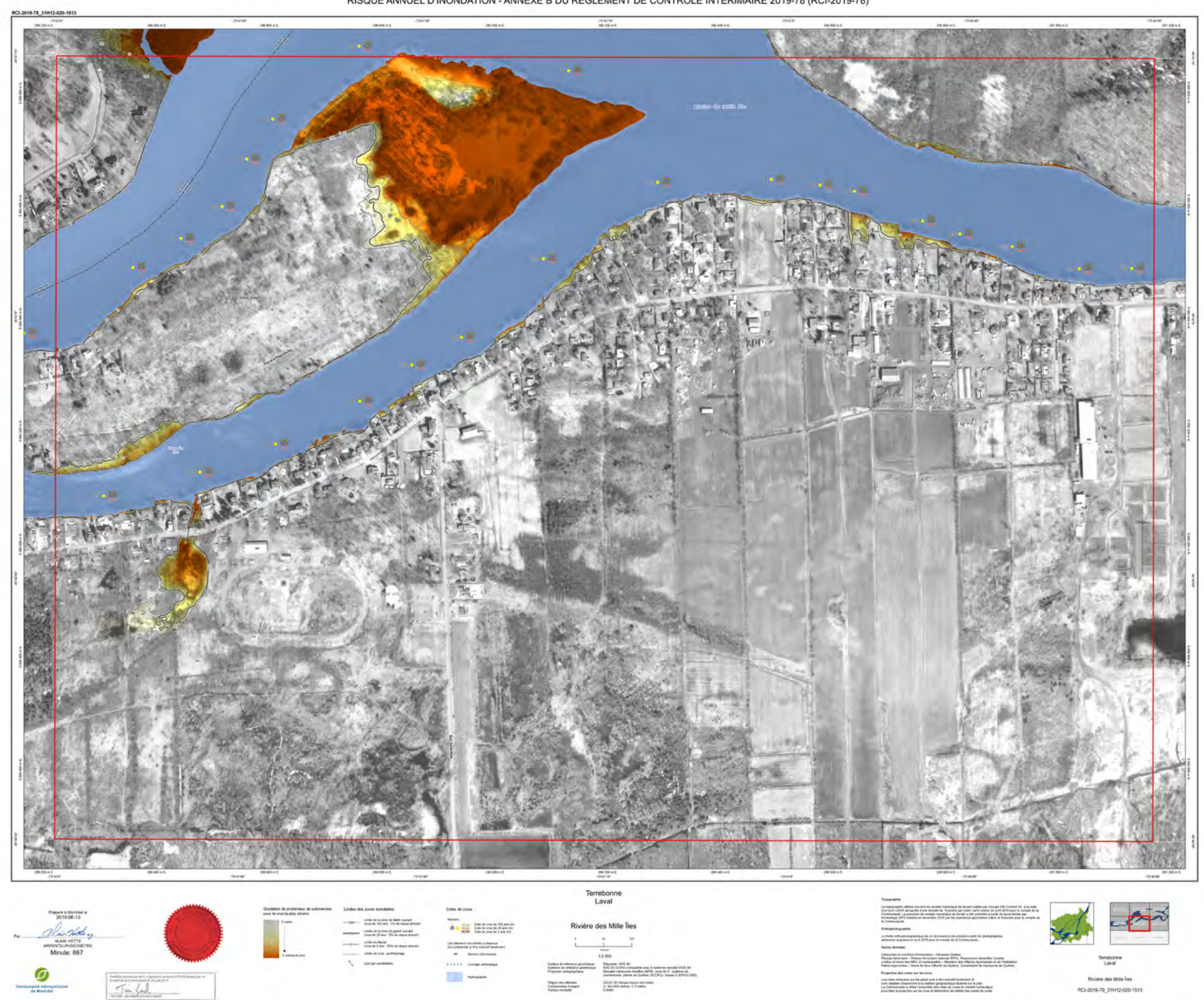
Communauté métropolitaine de Montréal

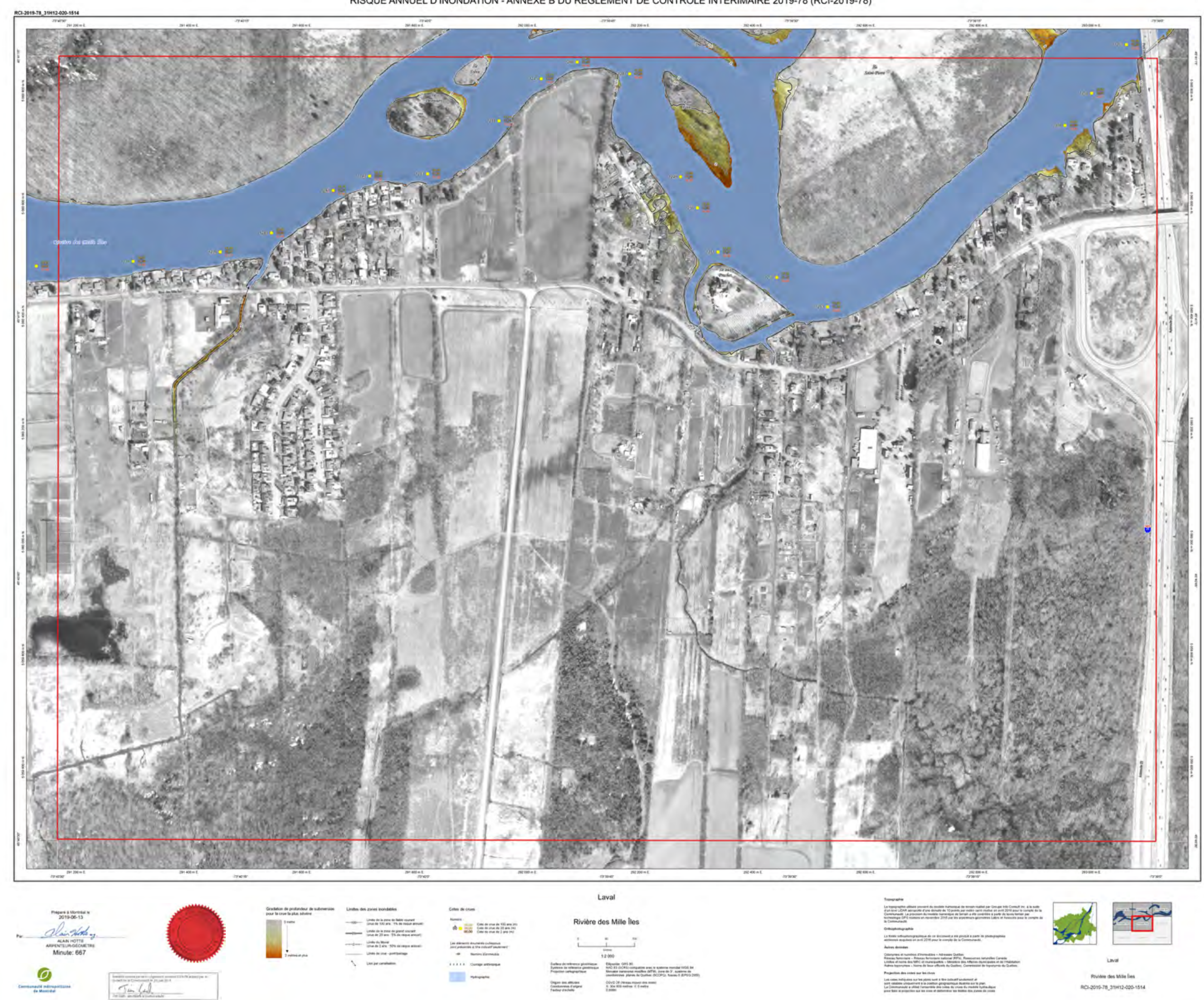
Terrebonne
Laval

Rivière des Mille Îles

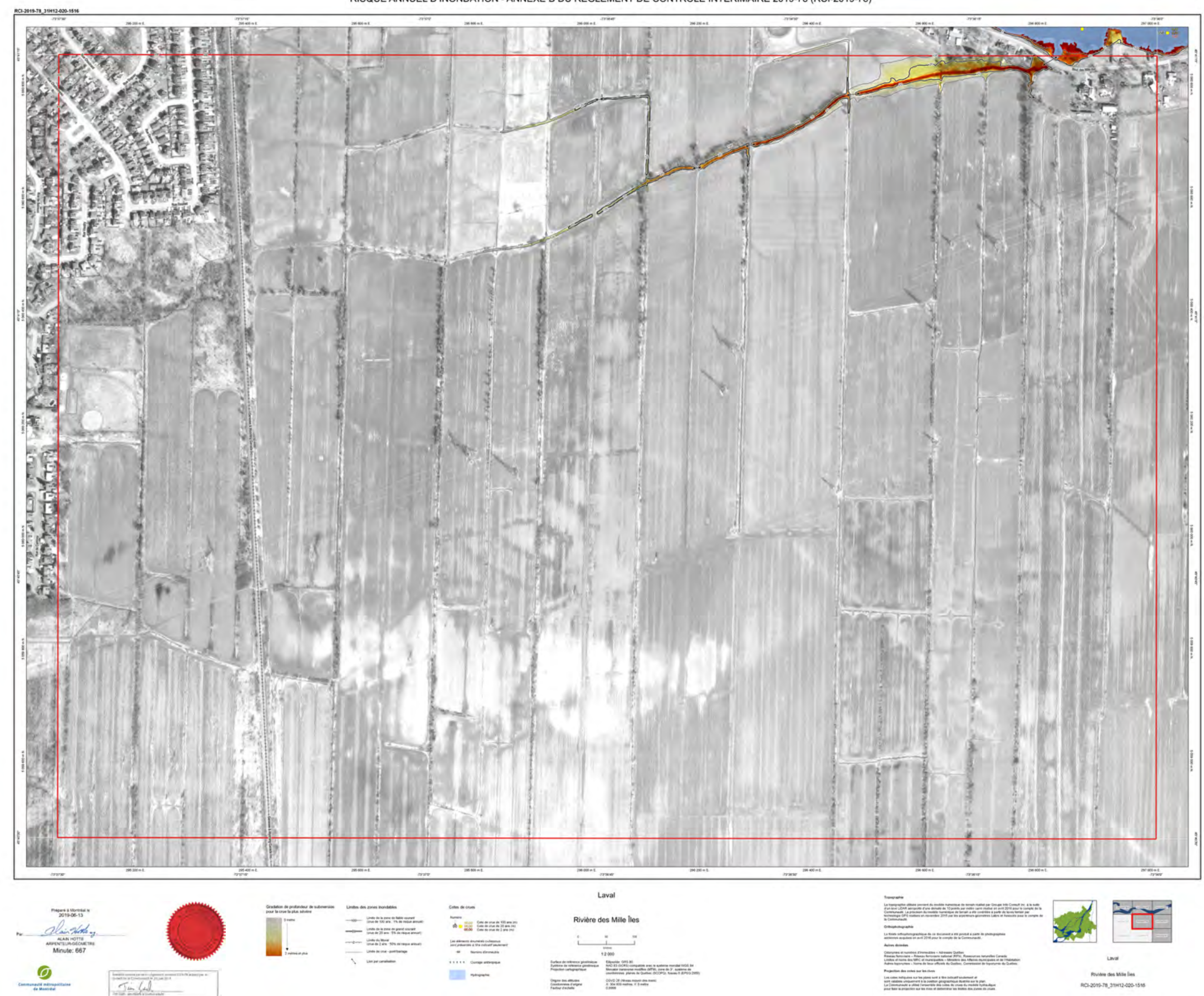
RCI-2019-78_31H12-020-1512

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)





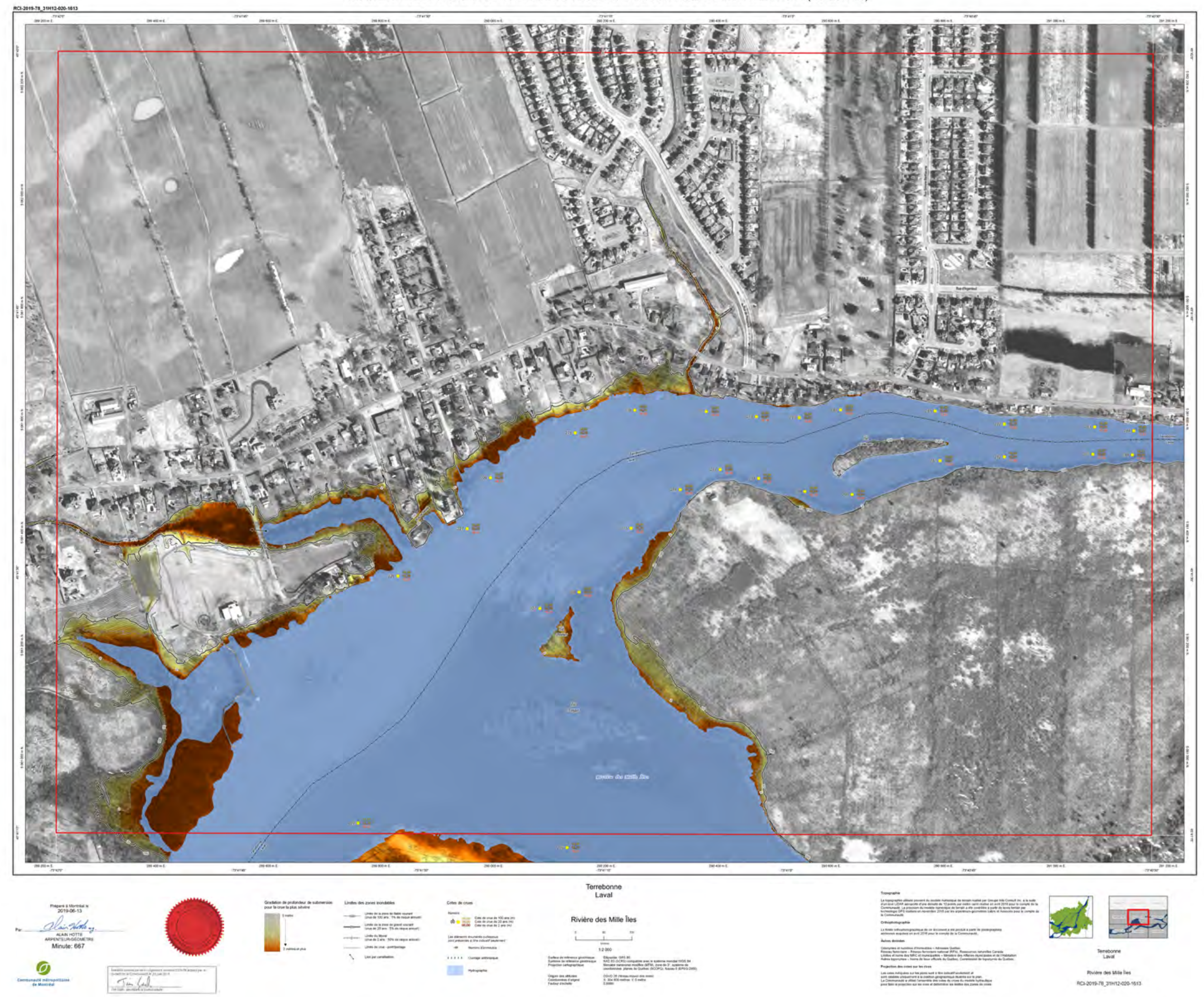
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1514
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1514

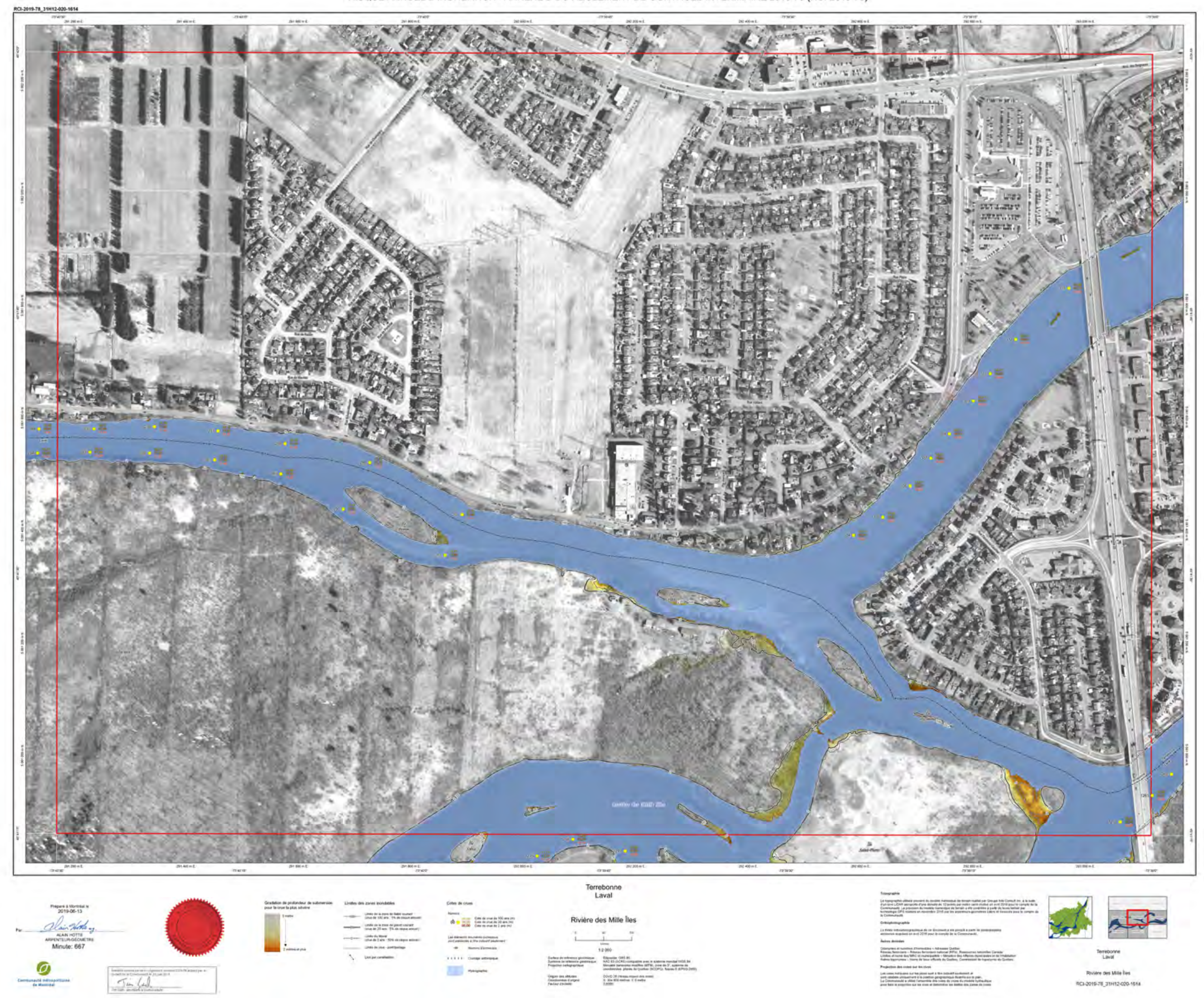

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1516
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1516



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1517
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1517

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

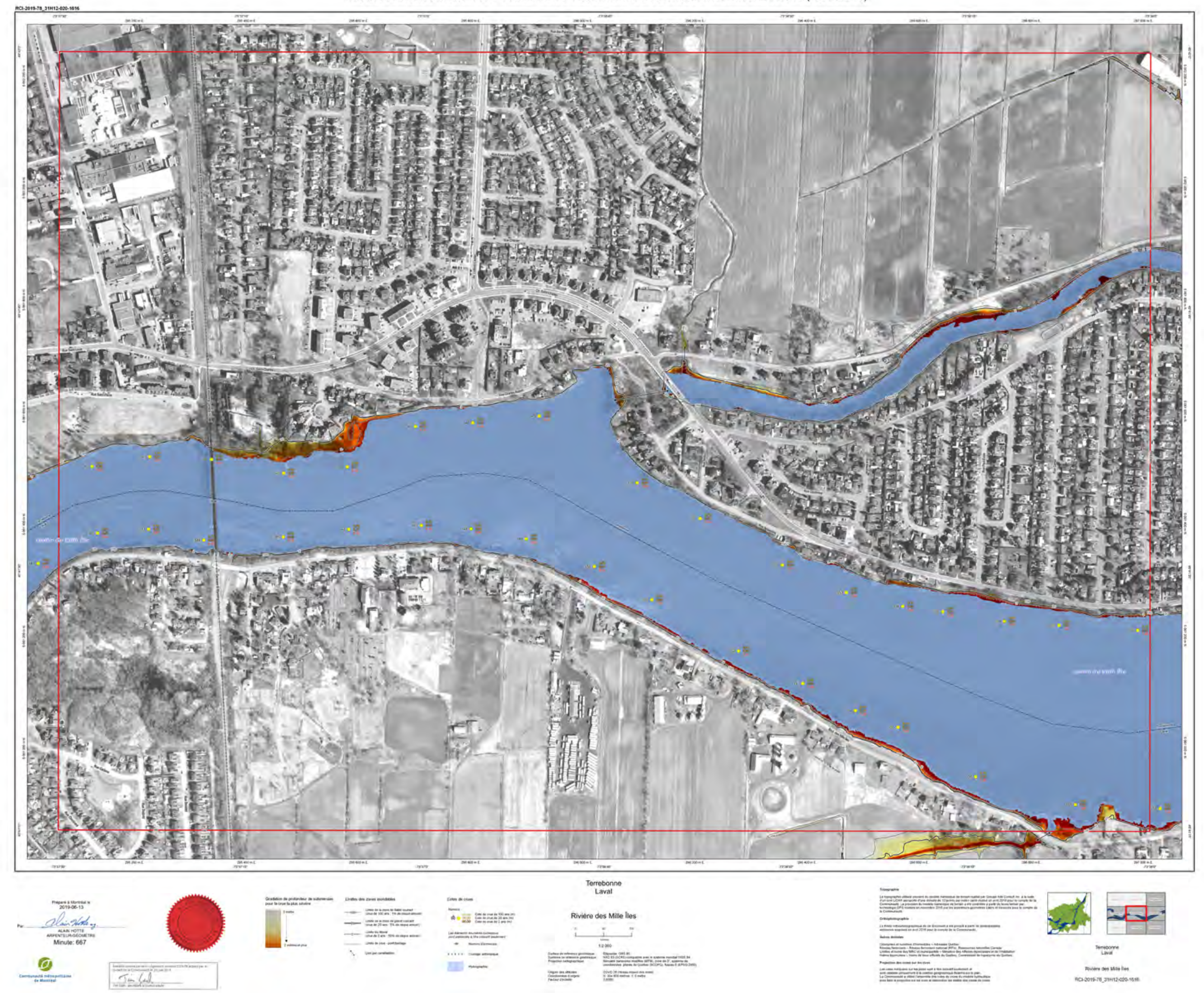



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1614
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Terrebonne
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Terrebonne
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1614


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1615
Terrebonne
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Terrebonne
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1615

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1616



Terrebonne
Laval

Rivière des Mille Îles

1:2 000

Préparé à Montréal le
2019-06-13

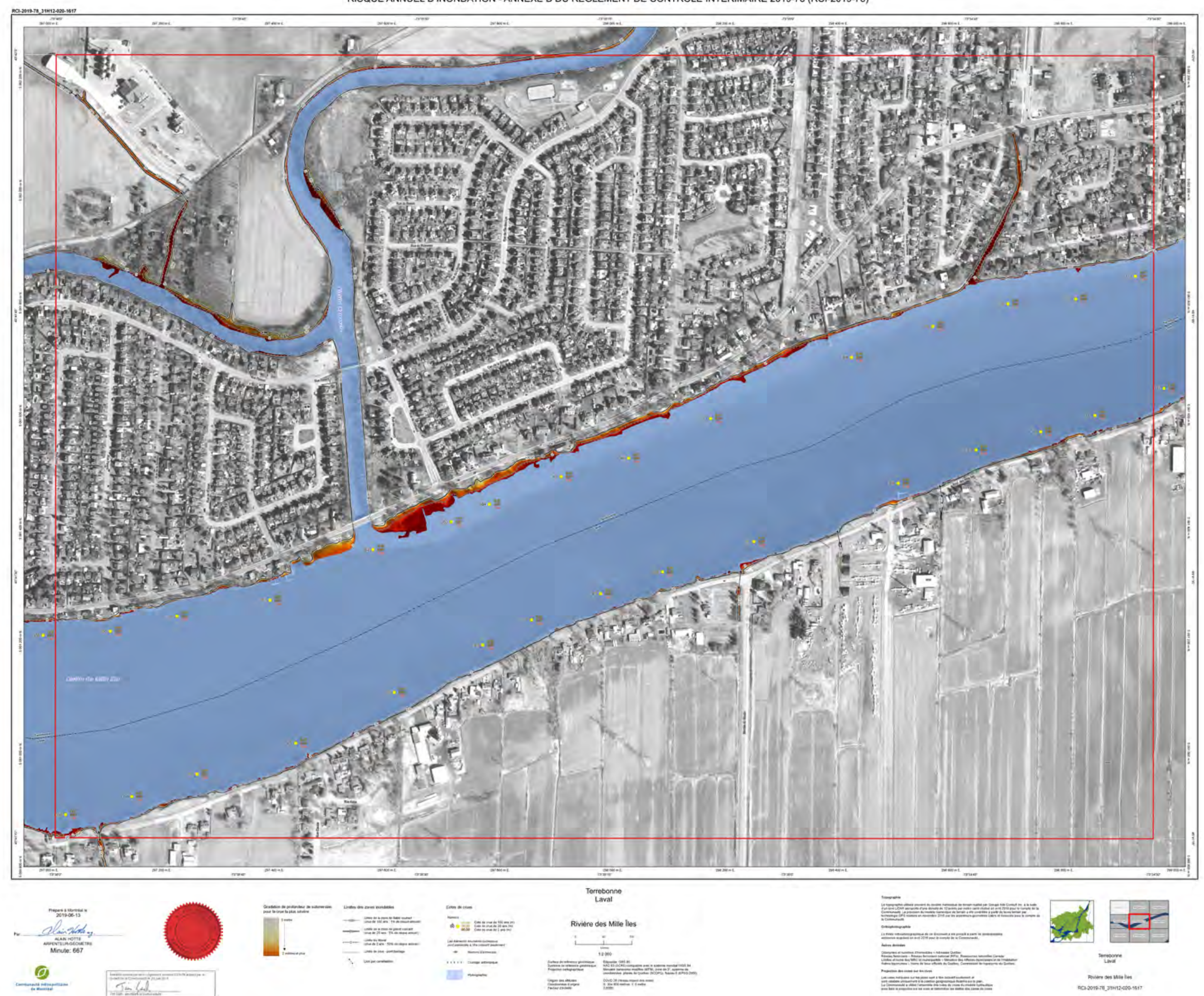
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667

Communauté métropolitaine de Montréal

Terrebonne
Laval

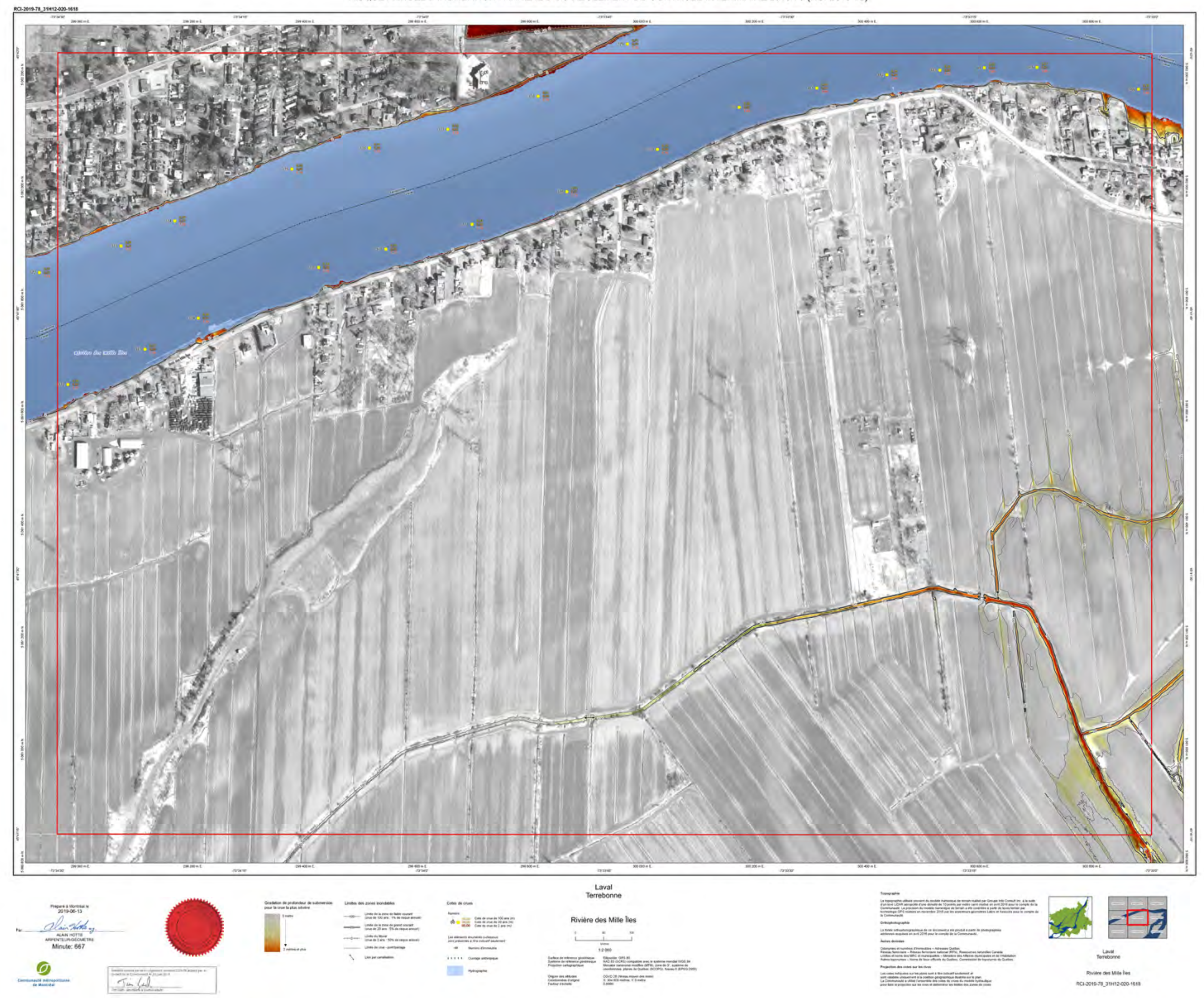
Rivière des Mille Îles

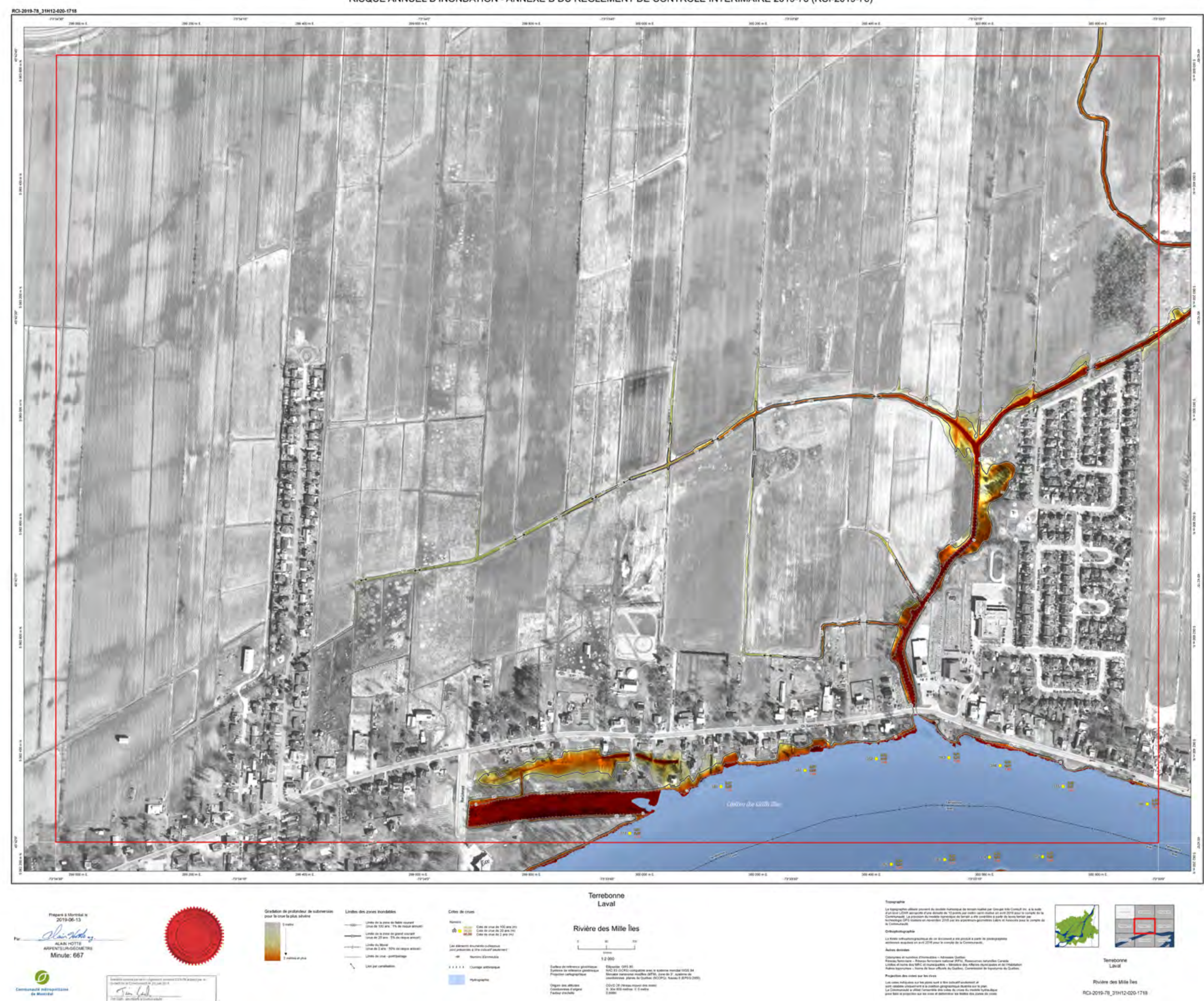
RCI-2019-78_31H12-020-1616



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1617
Terrebonne
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Terrebonne
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1617

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



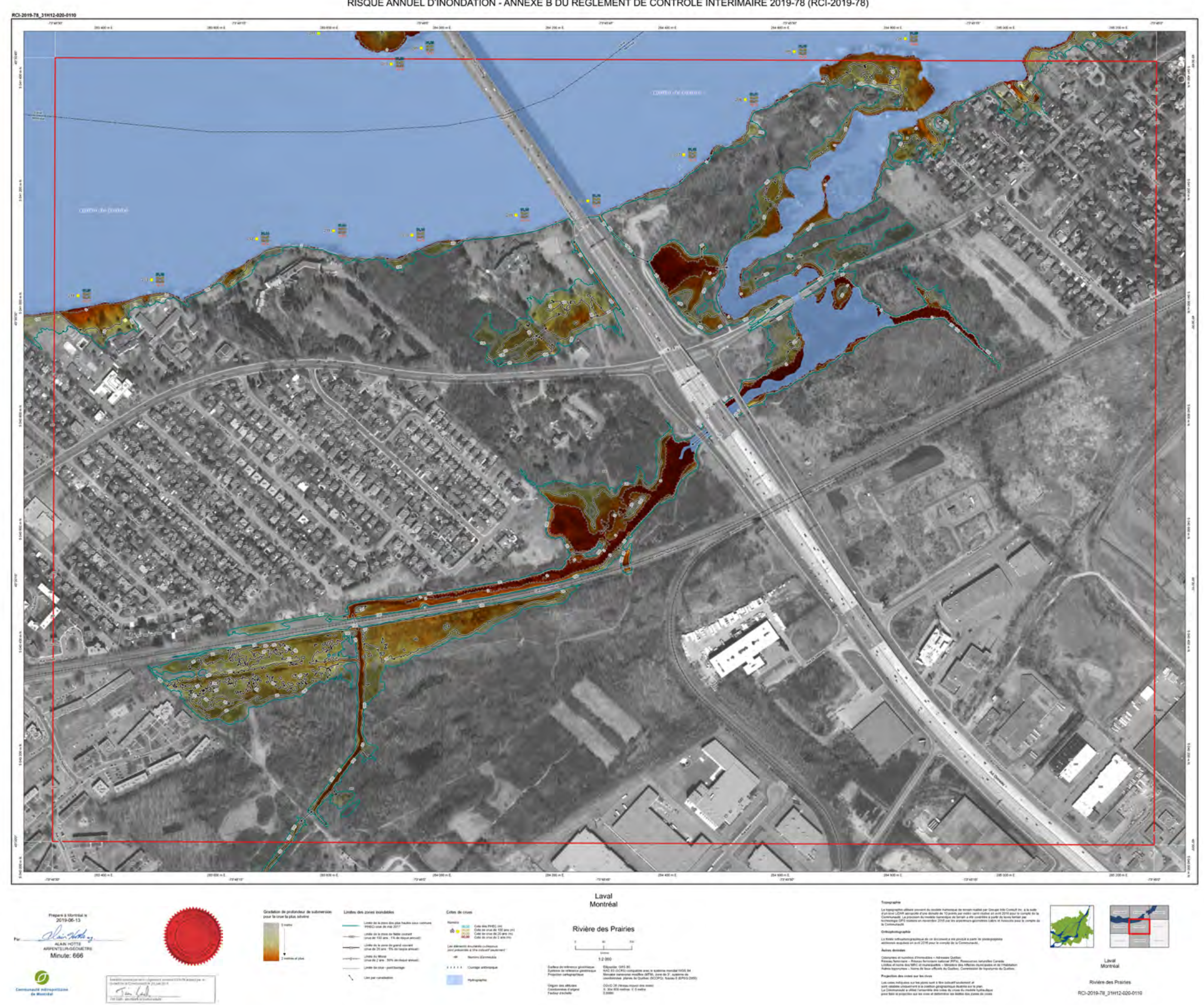


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1718
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Terrebonne
Laval
Rivière des Mille Îles
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Terrebonne
Laval
Rivière des Mille Îles
RCI-2019-78_31H12-020-1718



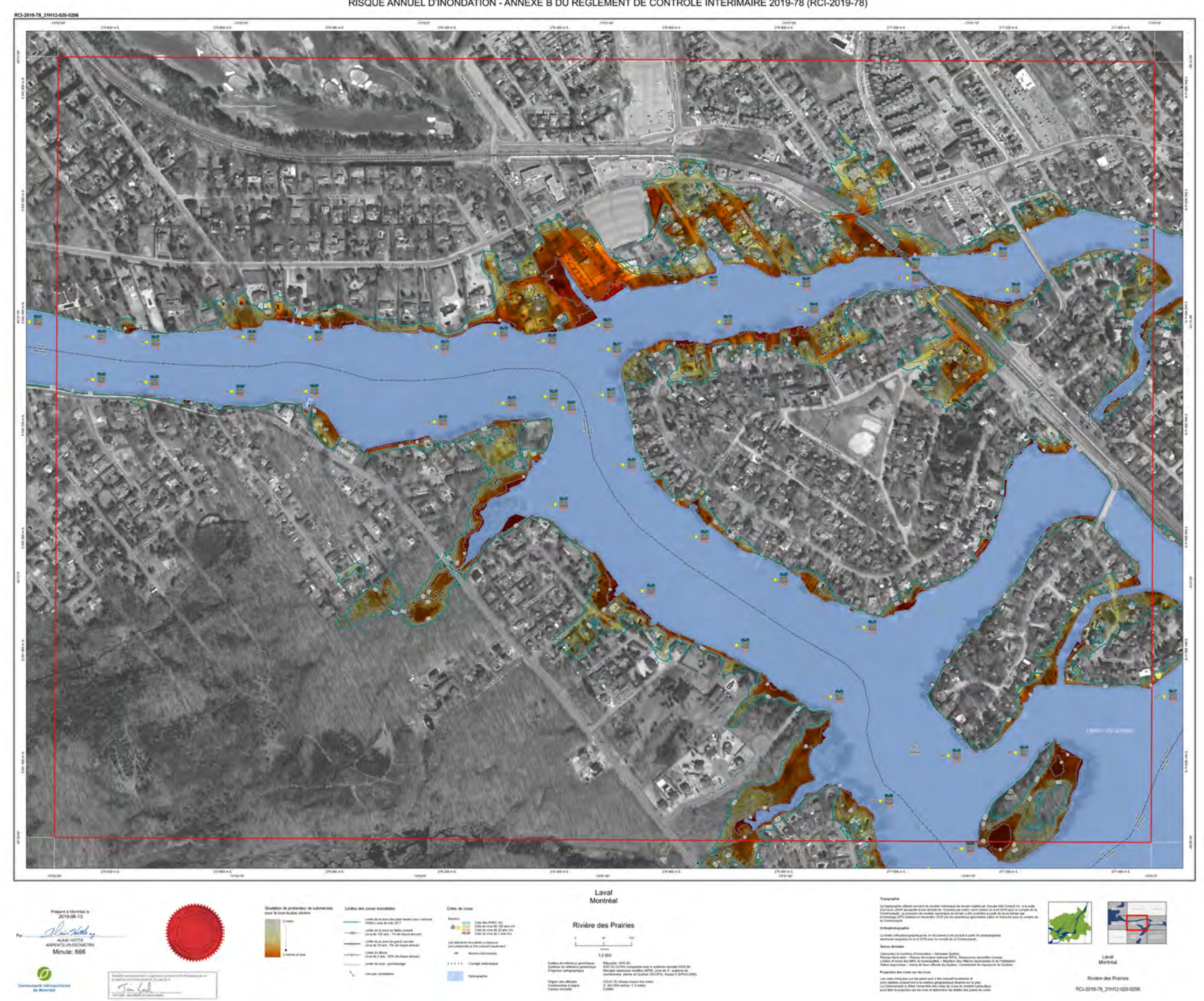
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0106
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0106

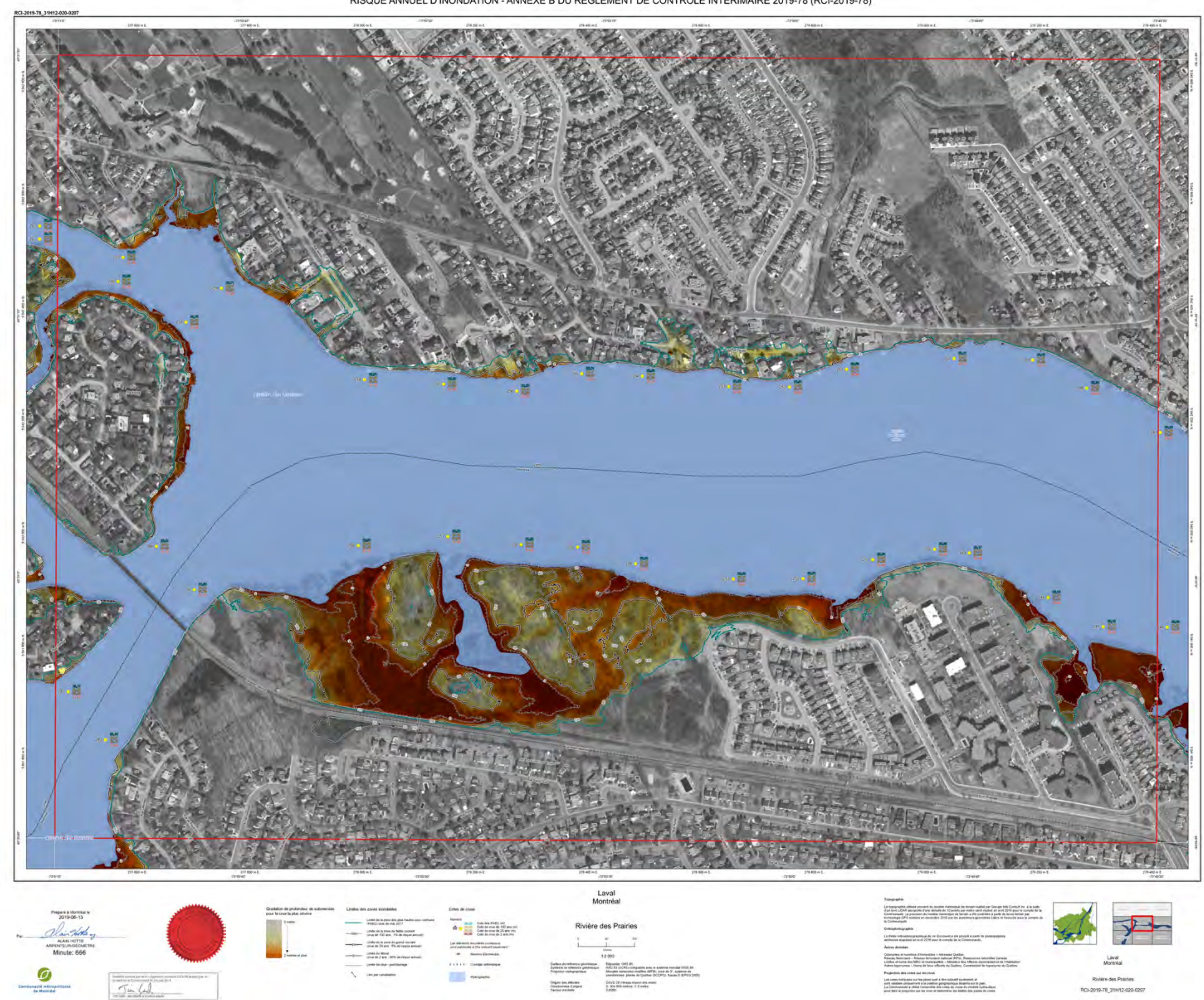

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0109
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Dollard-Des Ormeaux
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Laval
Montréal
Dollard-Des Ormeaux
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0109



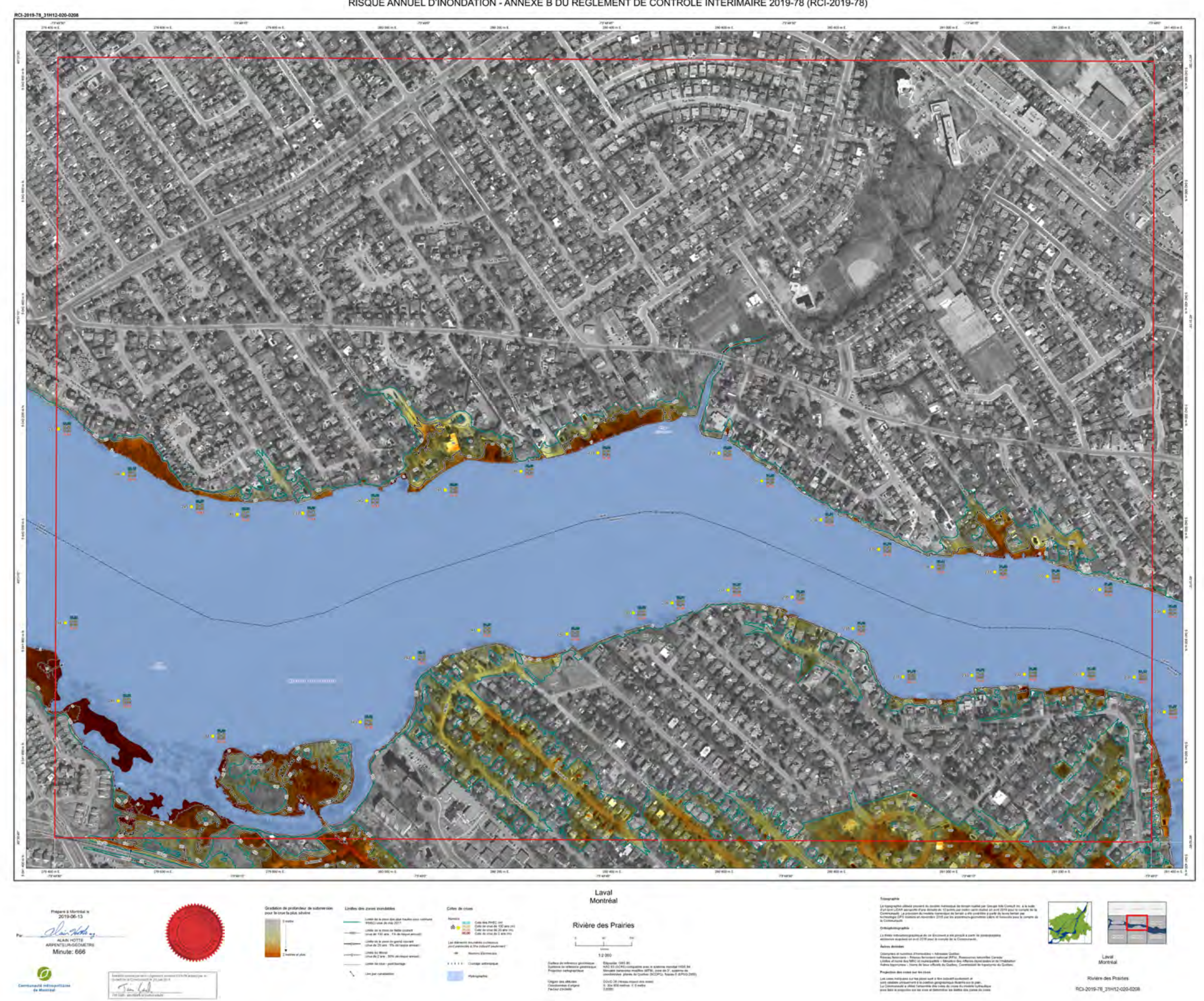
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0110
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0110

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

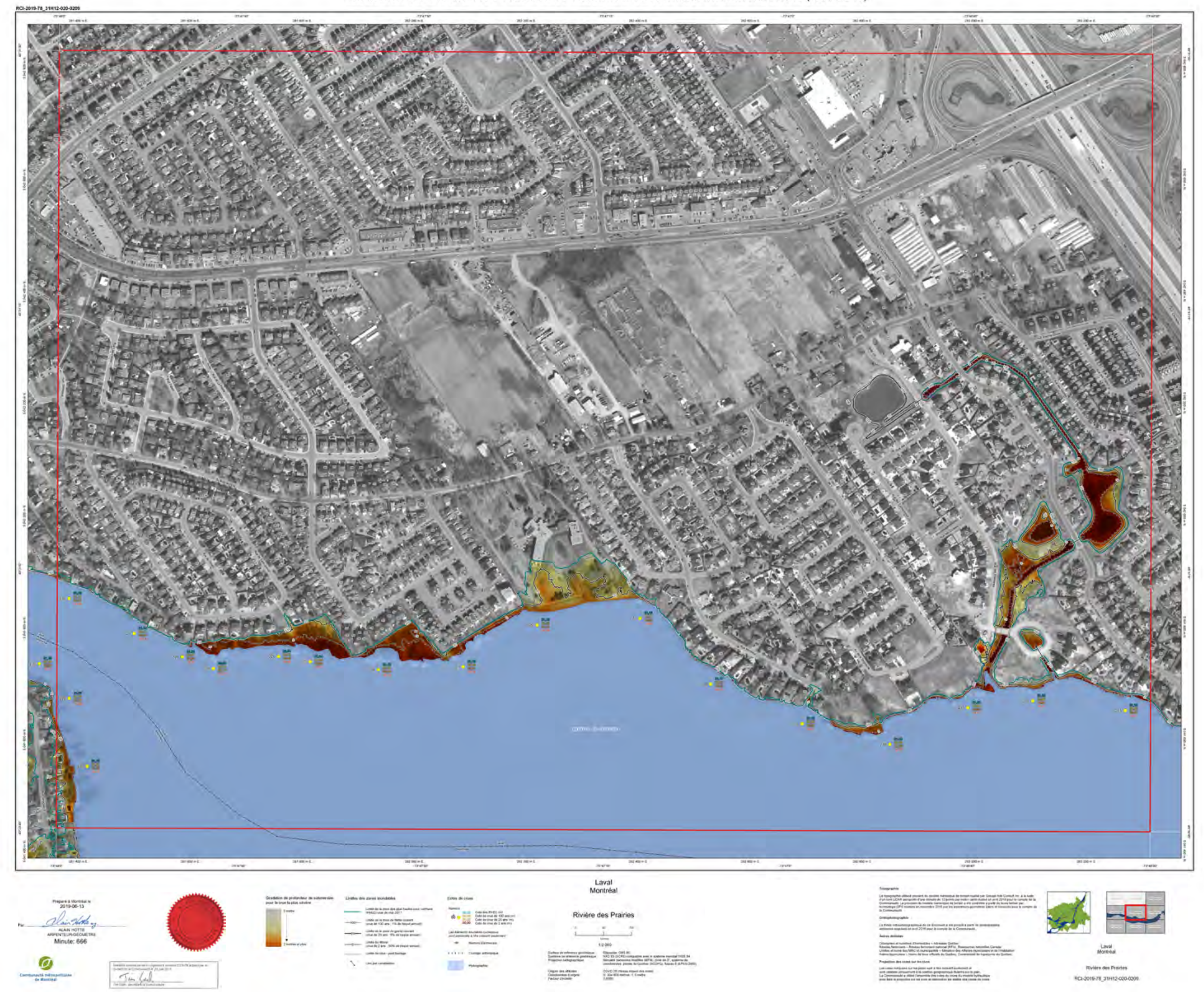


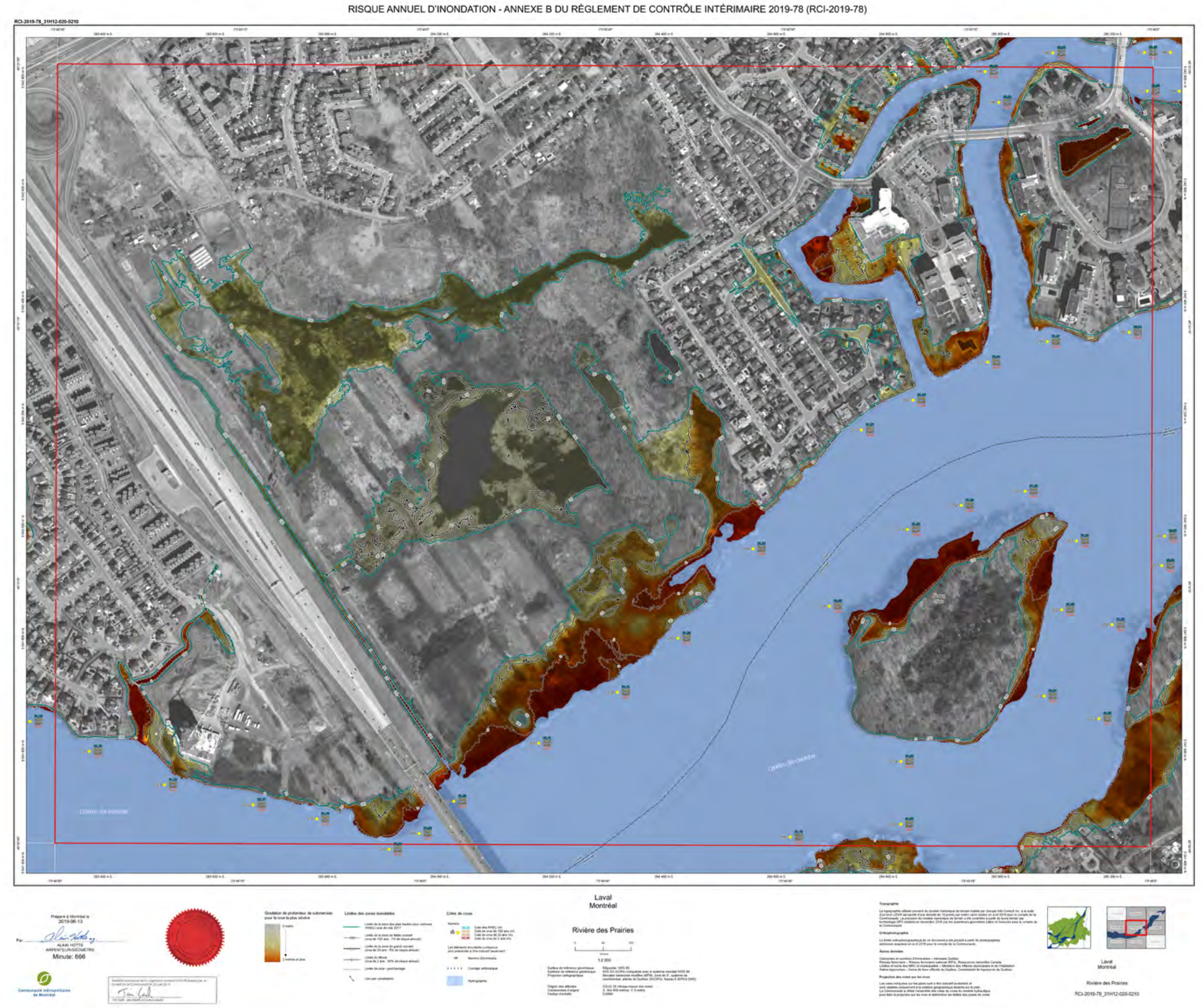


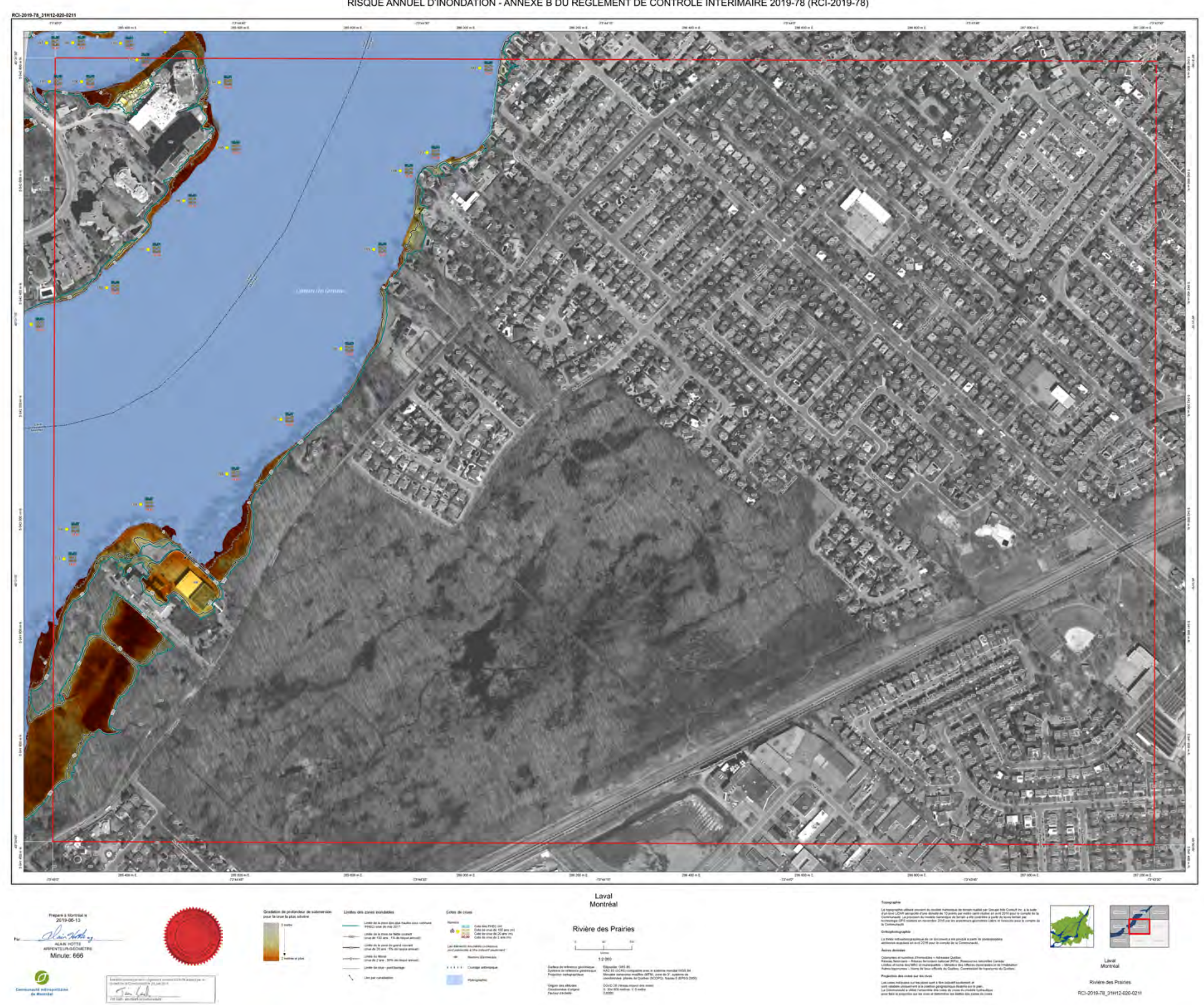
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0207
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0207


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0208
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0208

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)




RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0210
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0210



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0211
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0211

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-0310



Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par: ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666

Communauté métropolitaine de Montréal

Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère

Limites des zones inondables

Cotes de crues

Laval

Rivière des Prairies

1:2 000

Topographie

Orthophotographie

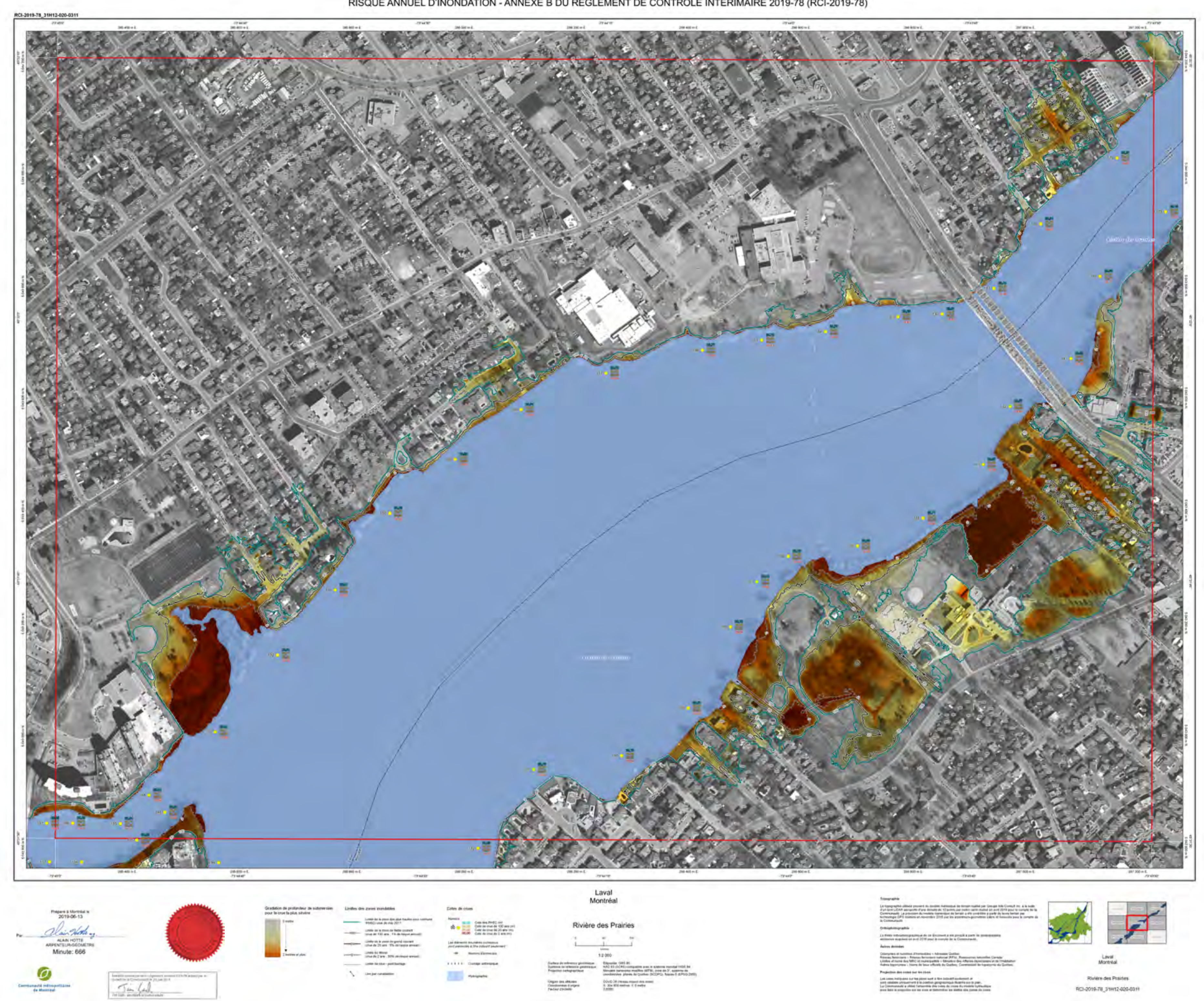
Autres données

Projection des cotes sur les rives

Laval

Rivière des Prairies

RCI-2019-78_31H12-020-0310



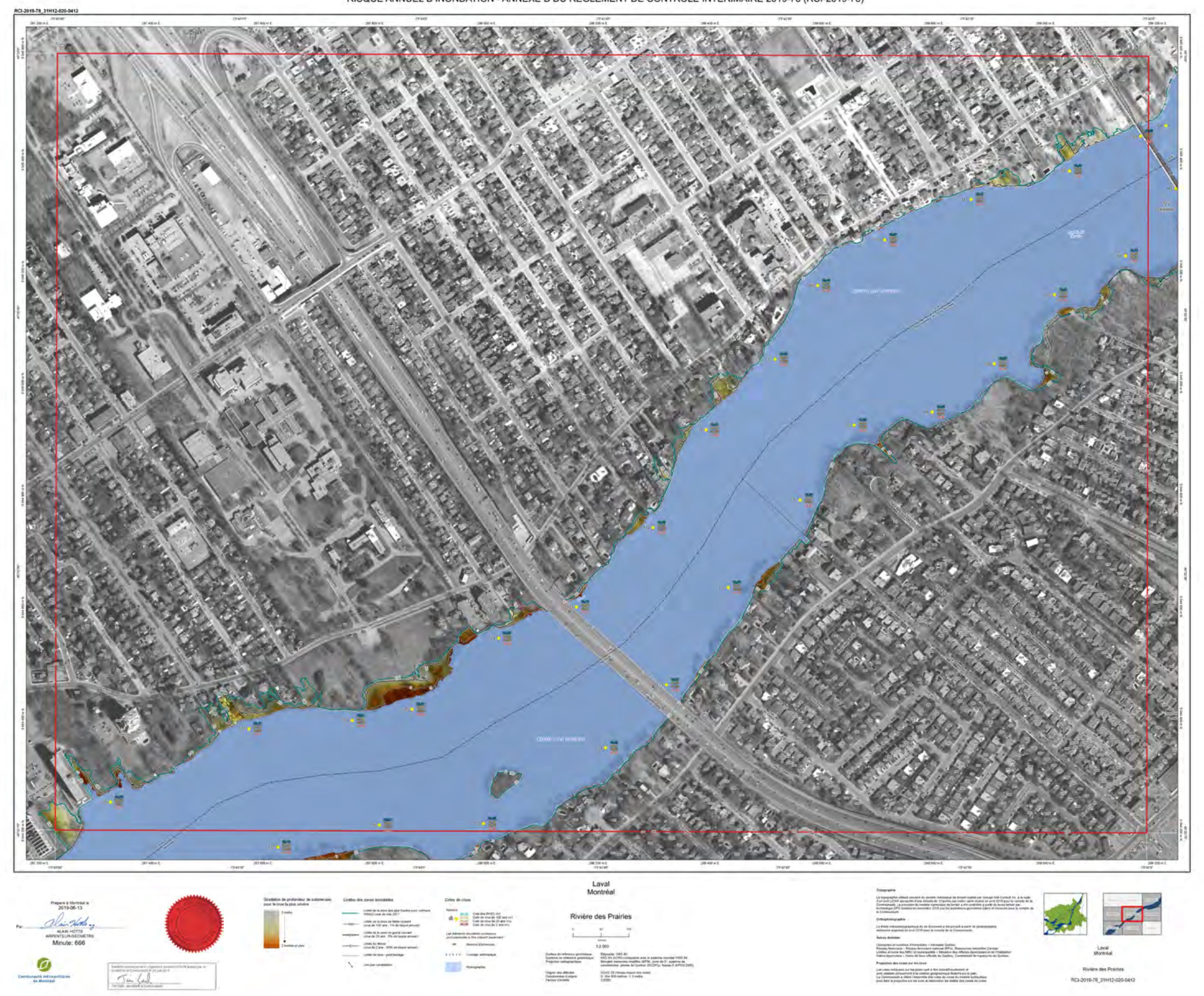
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0311
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0311


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0312
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0312



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0411
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Laval
Rivière des Prairies
1:2 000
Laval
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0411

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)




RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0413
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0413

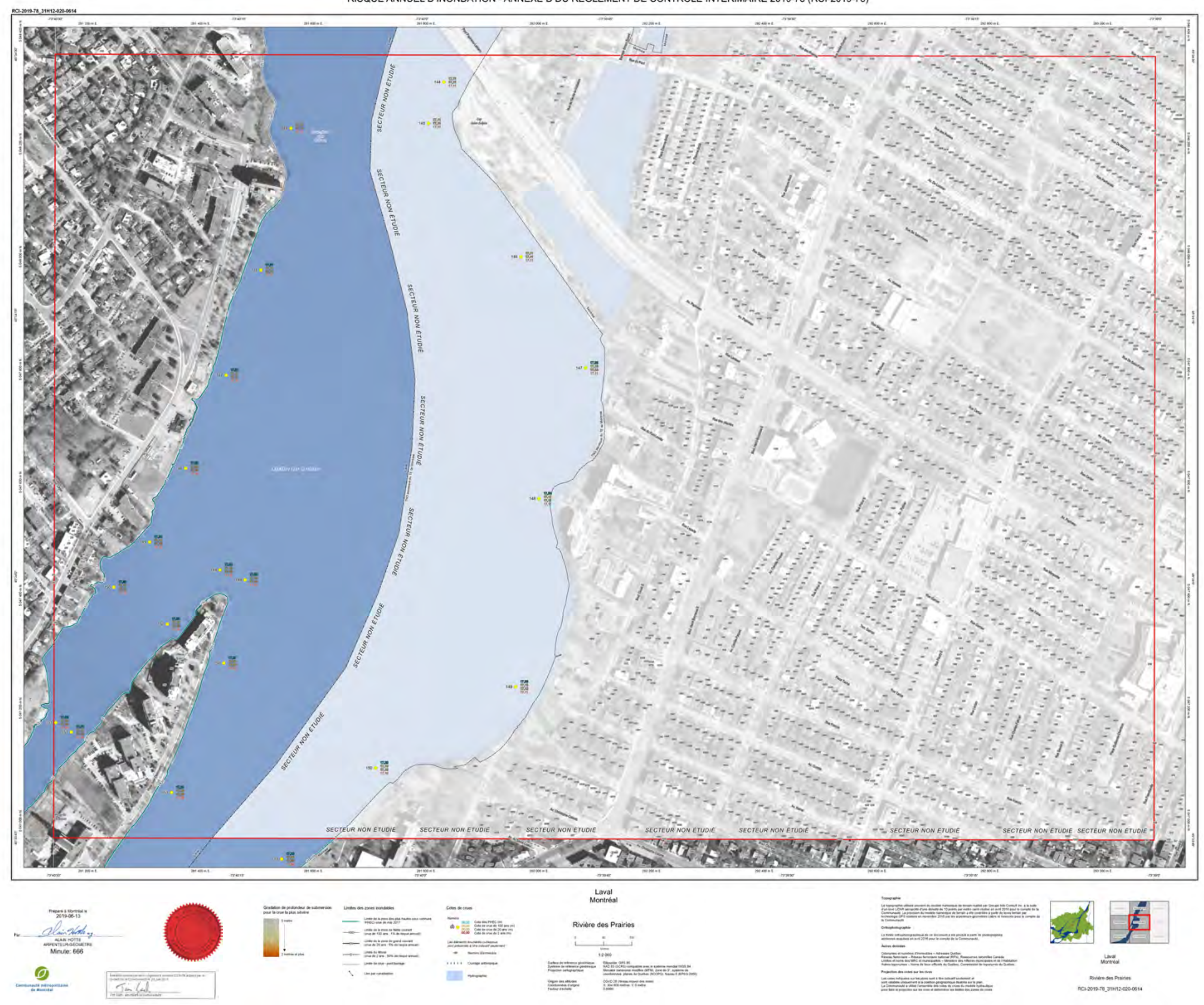
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)




RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0514
SECTEUR NON ÉTUDIÉ
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0514

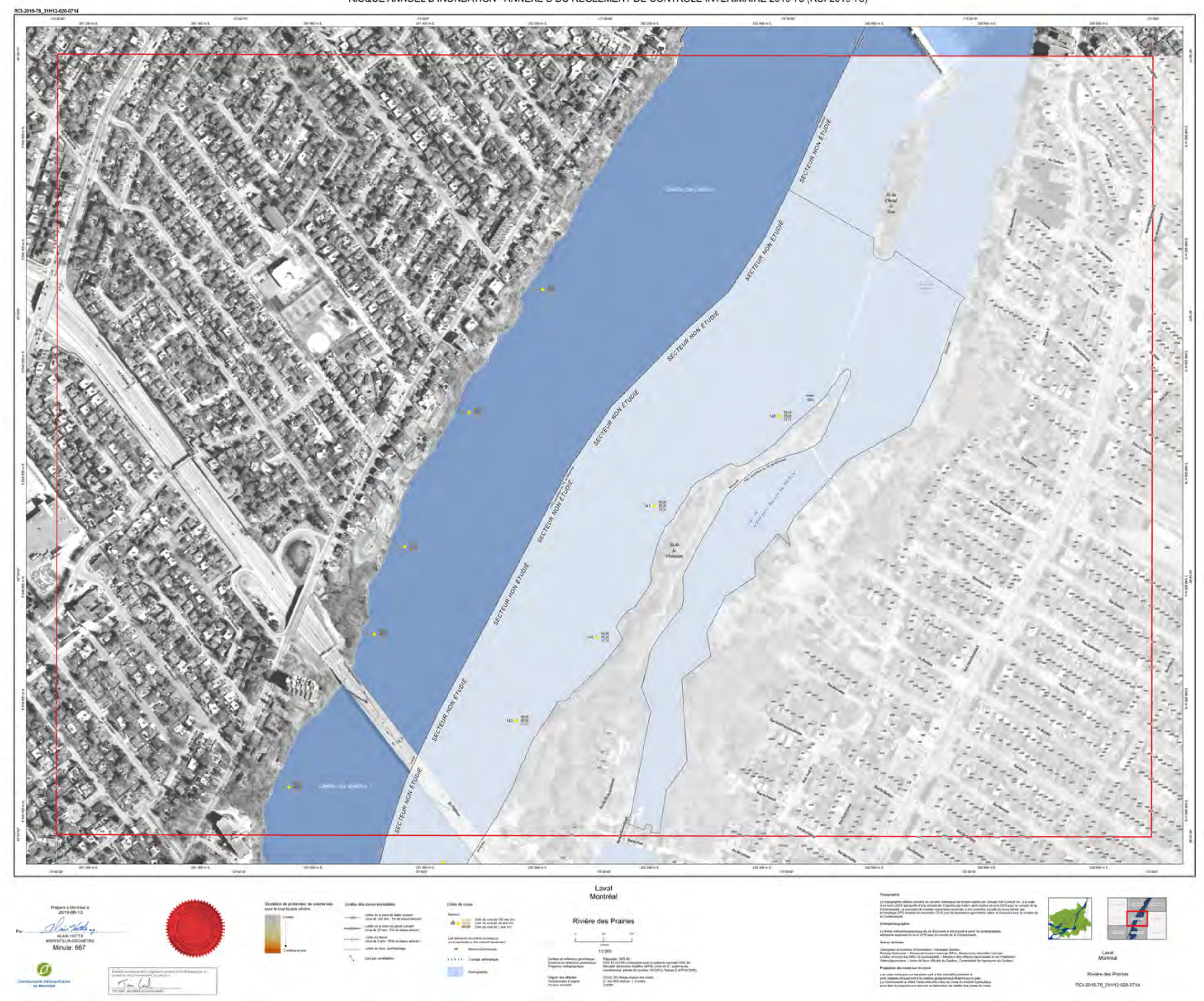
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)





RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0614
SECTEUR NON ÉTUDIÉ
144
145
146
147
148
149
150
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 666
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0614

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-0814



Laval
Montréal

Rivière des Prairies

1:2 000

Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667

Communauté métropolitaine de Montréal

Topographie

Orthophotographie

Autres données

Projection des cotes sur les rives

Laval
Montréal

Rivière des Prairies

RCI-2019-78_31H12-020-0814

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-0815



Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667

Communauté métropolitaine de Montréal

Laval
Montréal

Rivière des Prairies

1:2 000

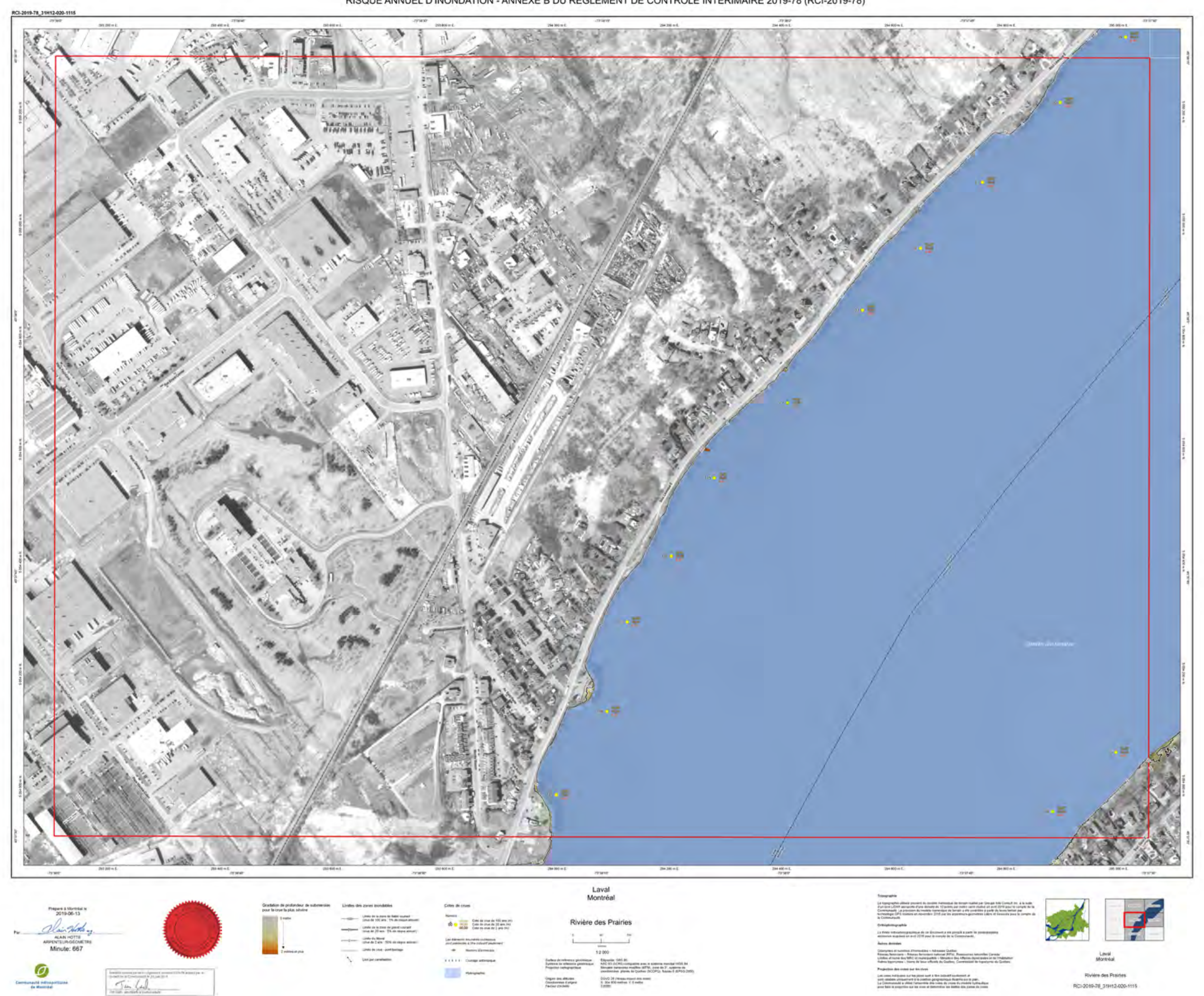
Laval
Montréal

Rivière des Prairies

RCI-2019-78_31H12-020-0815


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-0915
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-0915


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1015
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1015

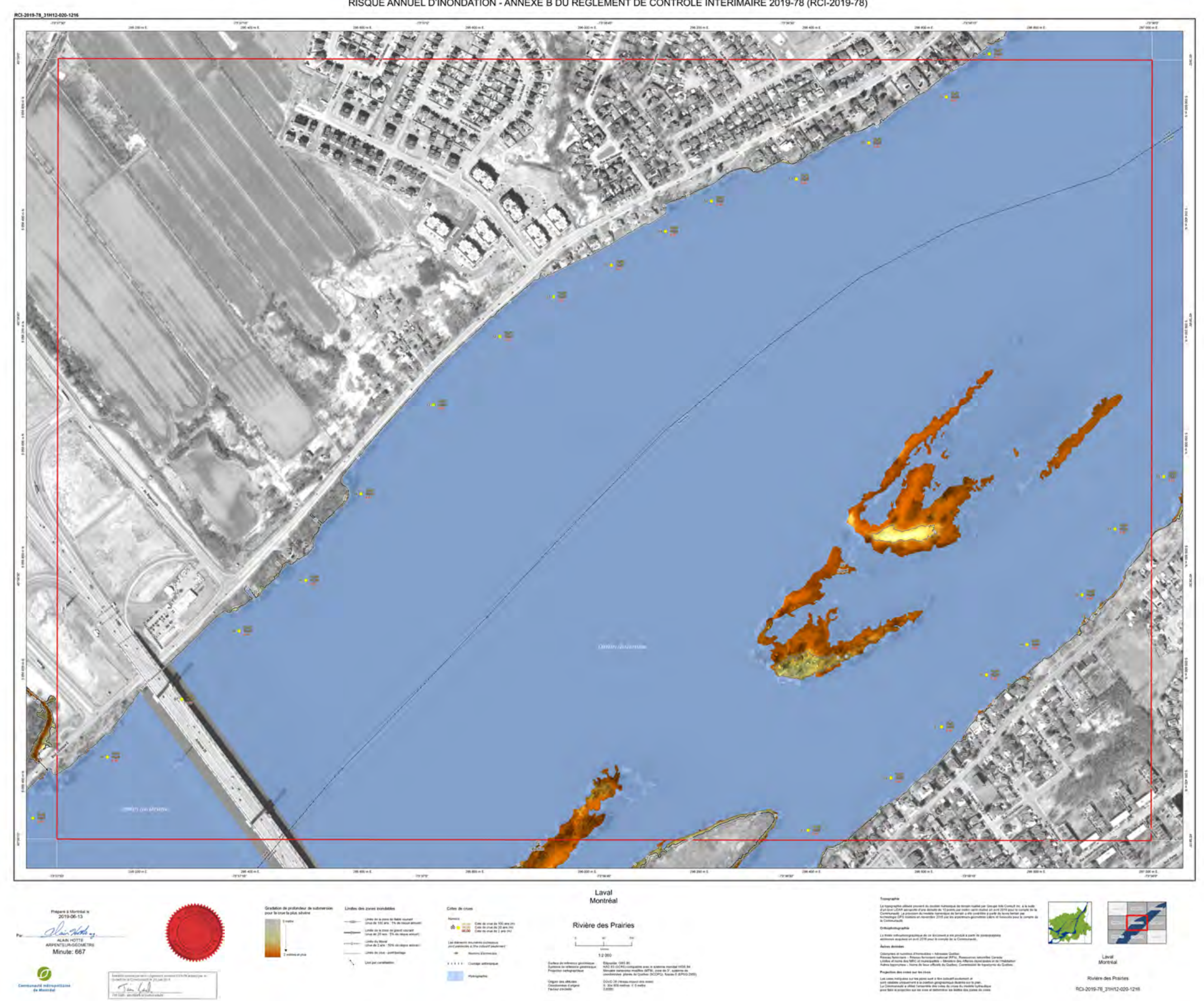


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1115
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1115


RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1116
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1116



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1215
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1215



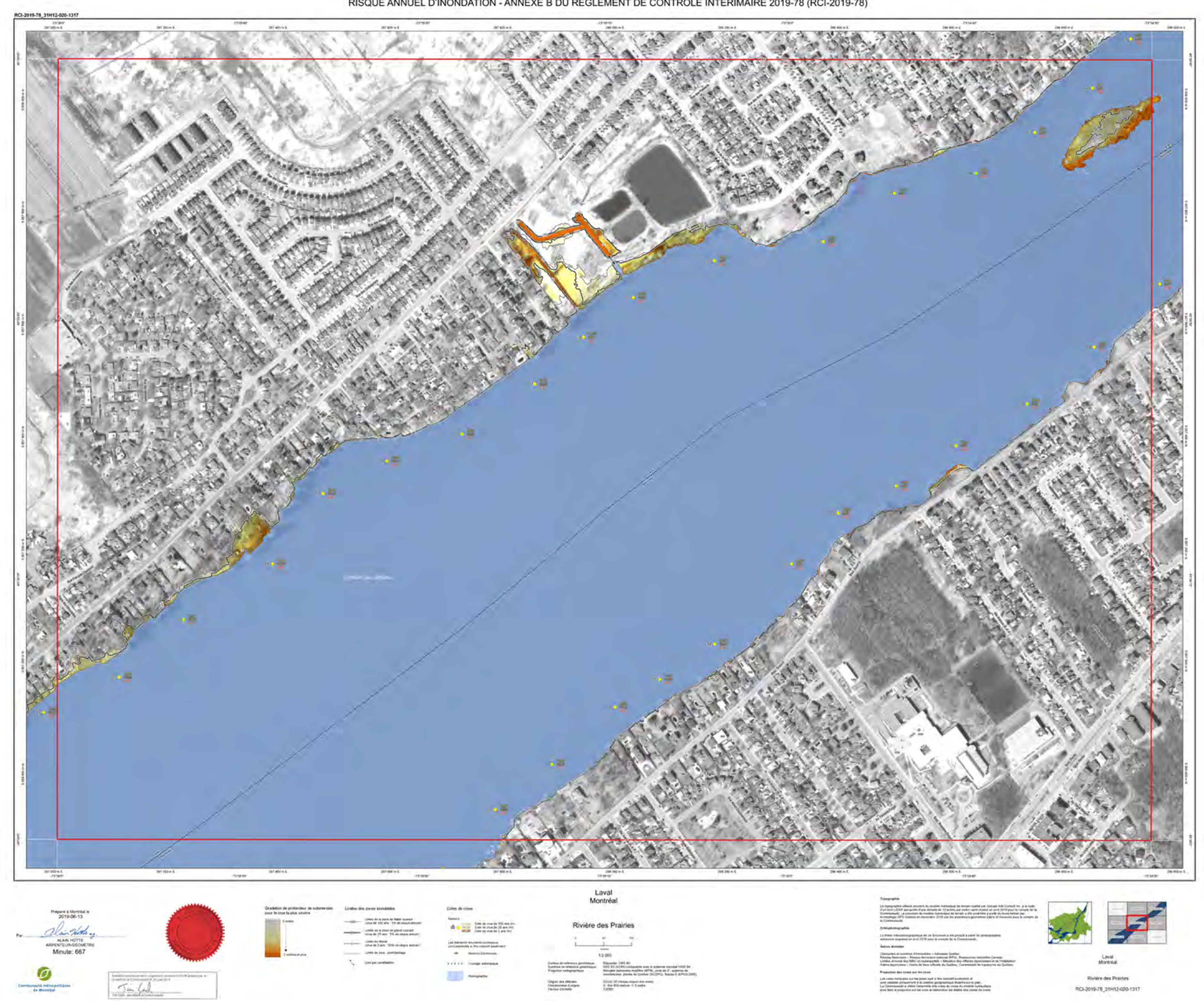
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1216
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1216



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1217
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Montréal
RCI-2019-78_31H12-020-1217



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1316
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Hydrographie
Laval
Rivière des Prairies
1:2 000
Topographie
Orthophotographie
Autres données
Projection des cotes sur les rives
Laval
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1316



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1317
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1317

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

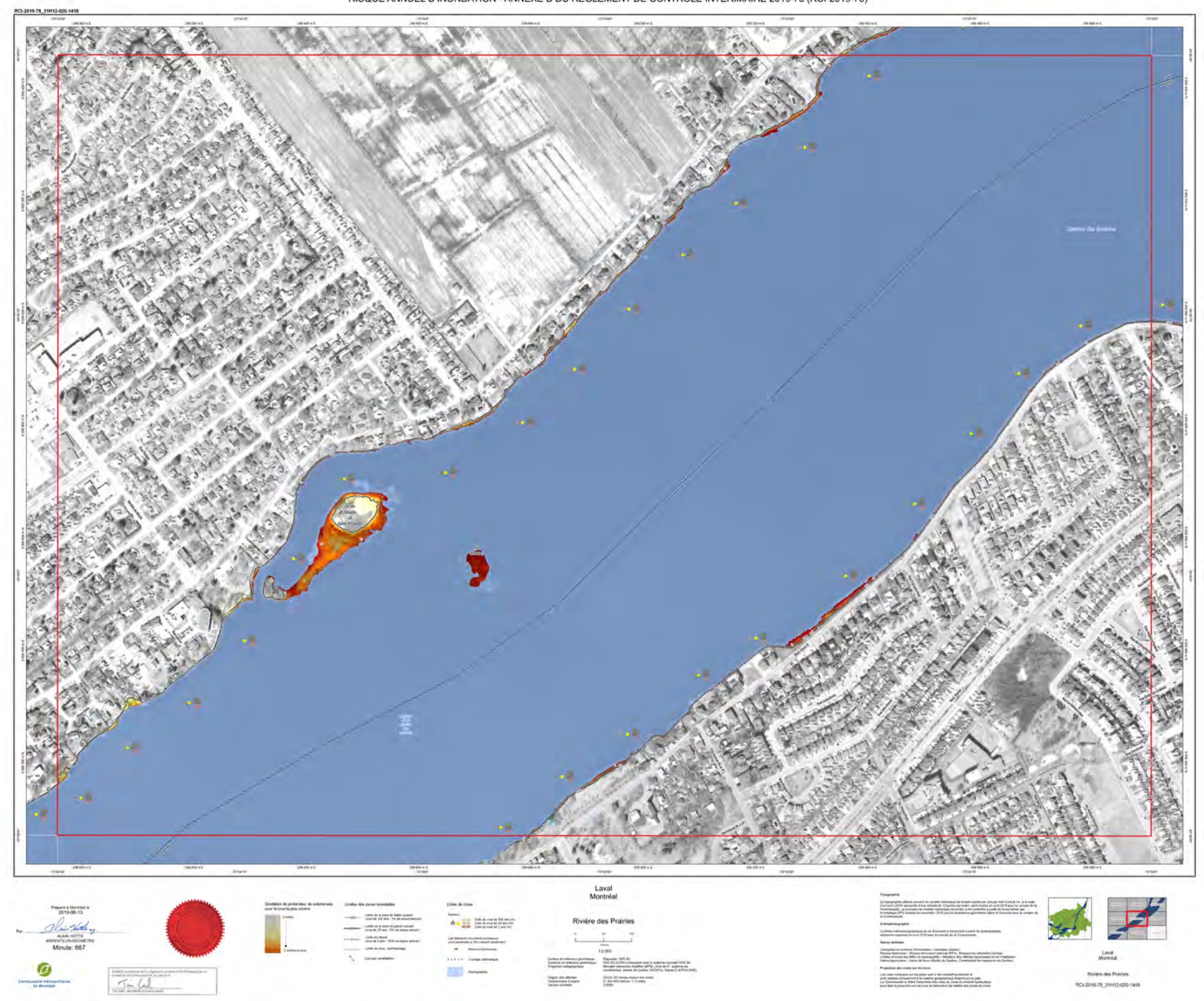
RCI-2019-78_31H12-020-1318



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1417




RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1418
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Laval
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1418

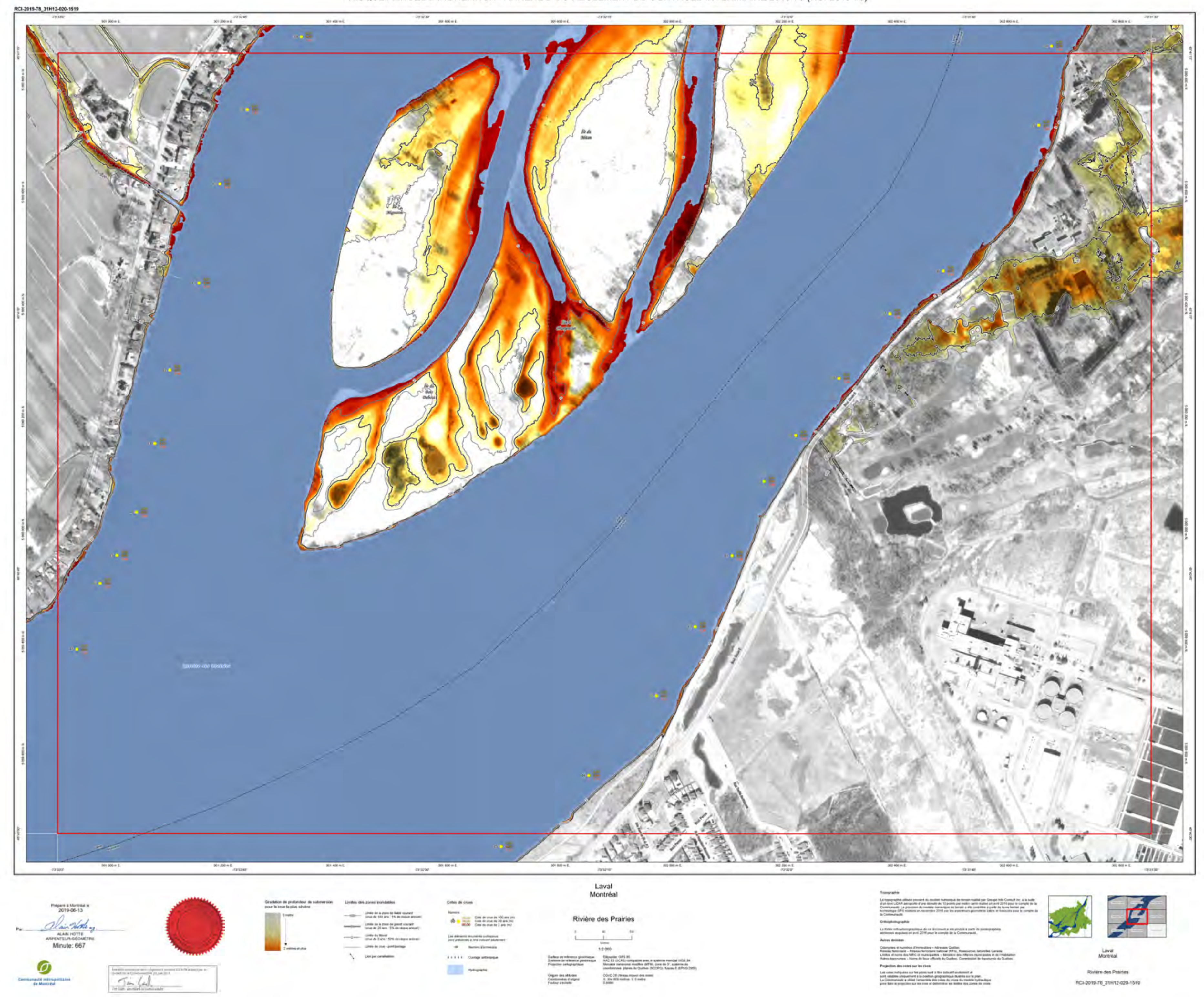
RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)




RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1518
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Laval
Rivière des Prairies
1:2 000
Laval
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1518

RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)

RCI-2019-78_31H12-020-1519



Préparé à Montréal le
2019-06-13

Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667

Communauté métropolitaine de Montréal

Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère

Limites des zones inondables

Cotes de crues

Hydrographie

Laval
Montréal

Rivière des Prairies

1:2 000

Topographie

Orthophotographie

Autres données

Projection des cotes sur les rives

Laval
Montréal

Rivière des Prairies

RCI-2019-78_31H12-020-1519



RISQUE ANNUEL D'INONDATION - ANNEXE B DU RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE 2019-78 (RCI-2019-78)
RCI-2019-78_31H12-020-1620
Laval
Terrebonne
Montréal
Rivière des Prairies
1:2 000
Préparé à Montréal le
2019-06-13
Par:
ALAIN HOTTE
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
Minute: 667
Communauté métropolitaine de Montréal
Gradation de profondeur de submersion pour la crue la plus sévère
Limites des zones inondables
Cotes de crues
Topographie
Orthophotographie
Laval
Terrebonne
Montréal
Rivière des Prairies
RCI-2019-78_31H12-020-1620

ANNEXE 9 : DESCRIPTION DES ZONES D’AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE PARTICULIÈRES

ZAEP Le Carrefour

La ZAEP du Carrefour est située au cœur d'un secteur résidentiel et commercial. Elle est entourée par les boulevards Chomedey et Saint-Martin ainsi que par les avenues Albert-Murphy et Jean-Béraud. Elle est coupée en deux en son centre par le boulevard Le Carrefour.

On y retrouve un bel ensemble d'écosystèmes. Les milieux humides sont diversifiés. Les milieux terrestres sont quant à eux d'âge variable. On y retrouve des érablières et des frênaies d'au moins 50 ans, ainsi que des friches herbacées et arbustives plus jeunes. On y a dénombré huit espèces floristiques désignées vulnérables ou susceptible d'être désignées vulnérables.

Ce secteur est un îlot de verdure qui gagnerait à être mis en valeur au bénéfice des citoyens de ce secteur où peu de milieux naturels sont présents ainsi que pour tous les visiteurs du centre-ville.

ZAEP Laval-Ouest

Située à l'intersection du chemin Saint-Antoine et du boulevard Arthur-Sauvé, cette zone d'aménagement écologique particulière est localisée au cœur du quartier Laval-Ouest. Quatre parcs municipaux entourent une mosaïque de milieux naturels traversée par les cours d'eau Saint-Théophile et Woodwork. On y retrouve pas moins de huit milieux humides, quelques zones de friche et plusieurs peuplements forestiers distincts, dont une érablière à sucre, une érablière à caryer cordiforme et une cédrière à feuillus mixtes. Cet écosystème riche en matière de biodiversité constitue un refuge pour bien des espèces fauniques et floristiques. Des sentiers informels s'y retrouvent indiquant que la population locale apprécie cet espace naturel.

ZAEP Pont Louis-Bisson

La ZAEP Pont Louis-Bisson est bordée par la rivière des Prairies, l'A-13, le boulevard Lévesque Ouest ainsi qu'une zone résidentielle du quartier Chomedey. Elle est presque entièrement composée de milieux naturels, à l'exception des résidences adjacentes. Elle est traversée par un corridor électrique du nord au sud. Cette ZAEP montre des signes d'occupation par l'homme dans le passé, mais la nature reprend aujourd'hui sa place.

Les milieux naturels d'intérêt y composent une mosaïque où s'entrecroisent de vastes marais en lien avec deux cours d'eau, des marécages riverains et isolés, ainsi que de vastes friches herbacées et arbustives. Cet espace offre un grand potentiel pour la nidification de la sauvagine et favorise le maintien des populations d'amphibiens et de reptiles.

L'accès à ce secteur sera grandement facilité dans les prochaines années puisque le sentier métropolitain cyclable et pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire le traversera dans sa portion sud.

ZAEP du bois de la Source

Située à Fabreville, au nord du boulevard Dagenais, cette ZAEP est entourée de quartiers résidentiels et profite de liens écologiques potentiels avec les ZAEP du bois Sainte-Dorothée et de l'Orée-des-Bois.

Ses milieux naturels d'intérêt sont concentrés dans une zone de conservation de 43 ha. En effet, depuis 2006, le bois de la Source est un milieu naturel protégé par une entente de conservation avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Le bois de la Source constitue un ensemble homogène de plus de 70 ans qui se démarque par des peuplements d'érables à sucre en association avec le caryer

cordiforme, le frêne d'Amérique et le hêtre à grandes feuilles. La coexistence des peuplements forestiers, des milieux humides et des cours d'eau Barbe et Woodwork offre un habitat à plusieurs espèces fauniques.

Cette ZAEP compte de nombreux sentiers informels qui sont utilisés par les Lavallois habitant à proximité. La Ville de Laval souhaite élaborer un plan de mise en valeur et de conservation dans les prochaines années afin d'officialiser les sentiers et de mettre en place des activités d'interprétation de la nature.

ZAEP du bois Armand-Frappier

La ZAEP du bois Armand-Frappier est située au cœur du centre-ville. On trouve à proximité l'hôtel de ville ainsi que plusieurs bâtiments municipaux, la Cité de la Biotech et des secteurs résidentiels. Elle est délimitée par le boulevard du Souvenir, le boulevard Chomedey, la rue Notre-Dame et l'A-15. Elle est entrecoupée par l'A-15 et le boulevard Notre-Dame. Les milieux naturels d'intérêt y sont essentiellement composés d'un bois mature d'une grande valeur environnementale, où l'on retrouve un écosystème forestier exceptionnel.

La mise en valeur de la portion sud de cette ZAEP est assurée par un réseau de sentiers débouchant sur les rues avoisinantes.

ZAEP du bois Papineau

À la jonction des autoroutes 440 et 19, la ZAEP du bois Papineau englobe le bois Papineau, une petite zone résidentielle ainsi qu'un secteur industriel en développement. Elle est traversée en son centre par le chemin de fer du Canadien Pacifique et est bordée au sud par le boulevard Saint-Martin.

Les milieux naturels d'intérêt s'y articulent autour de trois réserves naturelles reconnues par le gouvernement du Québec. On peut également y observer trois écosystèmes forestiers exceptionnels, de vastes marécages ainsi que les cours d'eau de la Pinière et Pariseau.

L'accès aux milieux naturels de cette ZAEP est facilité par la présence d'un centre communautaire avec stationnement et par des sentiers balisés. L'Association pour la conservation du bois Papineau y œuvre activement depuis sa création en 1986.

ZAEP de l'archipel Saint-François

L'archipel Saint-François est composé de 19 îles baignant dans la rivière des Mille Îles. L'île Saint-Joseph, qui accueille quelques résidences, est la seule de l'archipel qui est reliée à Laval par un pont. L'île aux Vaches était anciennement utilisée à des fins agricoles.

Les milieux naturels de cette ZAEP sont très variés, fournissant un milieu de vie à une impressionnante biodiversité. Plusieurs chevreuils y vivent, et il n'est pas rare de les voir traverser d'une île à l'autre en hiver, sur la glace. Cette portion de la rivière représente une halte importante pour des oiseaux migrateurs; on remarque à l'automne les centaines de bernaches du Canada qui s'y reposent et s'y nourrissent. Bon nombre de tortues peuvent être observées sur les roches ou les troncs d'arbre flottants. D'ailleurs, un hibernacle de tortue géographique, qui est une espèce de reptile désignée vulnérable, a été localisé dans ce secteur, ainsi qu'un lieu de ponte. Une importante population de couleuvres brunes, une espèce de reptile susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, vit aussi dans l'archipel.

On retrouve au sein de la ZAEP un écosystème forestier exceptionnel constitué d'une érablière à caryer cordiforme et érable noir, dont certains arbres ont plus de 100 ans. Les îles sont l'habitat de plusieurs espèces désignées vulnérables au Québec, dont l'érable noir, la sanguinaire du Canada et la matteuccie fougère-à-l'autruche. De plus, le canal situé

entre l'île aux Vaches et l'île Saint-Pierre, fait partie de l'habitat floristique de la Rivière-des-Mille-Îles et abrite la colonie de lézardelles penchées la plus importante au Québec.

La diversité de ces habitats et des points de vue sur la rivière offre un immense potentiel de mise en valeur et de conservation.

ZAEP L'Orée-des-Bois

Bordée par la rivière des Mille Îles au nord et par le boulevard Sainte-Rose au sud, la ZAEP L'Orée-des-Bois est au cœur d'un secteur résidentiel du quartier Fabreville. Elle entretient des liens écologiques avec la ZAEP du bois de la Source, située au sud, et celle du bois du secteur Mattawa, située à l'est.

Les milieux naturels d'intérêt qui s'y trouvent incluent plusieurs milieux humides riverains et un espace boisé reconnu comme un écosystème forestier exceptionnel. On y observe également trois ruisseaux urbains. La plupart des milieux naturels d'intérêt sont en lien avec la plaine inondable de la rivière des Mille Îles, et certains sont visés par le projet d'agrandissement du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles.

Un réseau de sentiers serpente dans l'écosystème forestier exceptionnel. Les élèves de l'école de l'Orée-des-Bois y pratiquent de nombreuses activités de plein air.

ZAEP du bois du secteur Mattawa

Située de part et d'autre de l'A-15, dans les quartiers Fabreville et Sainte-Rose, la ZAEP du bois du secteur Mattawa est délimitée au sud par le boulevard Sainte-Rose et au nord par la rivière des Mille îles. Elle entretient des liens écologiques avec la ZAEP de l'Orée-des-Bois.

Cette ZAEP chevauche à la fois un secteur dédié à l'agriculture, une zone à vocation résidentielle, plusieurs îles ainsi qu'un golf. Formant une belle mosaïque, les mondes aquatique, riverain et terrestre constituent un abri pour de multiples espèces fauniques et floristiques à statut précaire.

Les milieux naturels d'intérêt qui s'y trouvent comprennent plusieurs milieux humides riverains, de nombreuses zones boisées et trois cours d'eau, dont le cours d'eau Sainte-Rose. Ils sont généralement en lien avec la plaine inondable de la rivière des Mille Îles. Cette ZAEP inclut une partie du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles, un habitat faunique du rat musqué ainsi que deux écosystèmes forestiers exceptionnels.

ZAEP du bois d'Auteuil

Située en bordure de la rivière des Mille Îles, la ZAEP du bois d'Auteuil est délimitée par l'avenue des Terrasses et le boulevard des Mille-Îles. Elle se divise en plusieurs îlots résidentiels entrecoupés de marécages riverains et d'inclusions agricoles. Elle est en lien avec les grands massifs forestiers situés plus à l'est, dont le bois Saint-François, un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain.

Les milieux naturels d'intérêt qui s'y trouvent sont généralement liés à la rivière des Mille Îles, particulièrement la plaine inondable de grand courant et de faible courant. De grands marécages riverains sont connectés par une série de petits cours d'eau, tels que la branche Sauriol, le ruisseau Vivian et le cours d'eau Brodeur.

La ZAEP comporte deux berges qui ont un potentiel de mise en valeur important : de la Plage Jacques-Cartier et de la Plage-Idéale.

ZAEP DU BOIS DE L'ÉQUERRE

Située en majeure partie dans le quartier Sainte-Rose, cette ZAEP se distribue de part et d'autre du rang et du chemin de l'Équerre. Elle est délimitée à l'est par le chemin de fer du Canadien Pacifique, au nord par une ligne électrique, à l'ouest par les boulevards des Patriotes et des Rossignols, et au sud par les boulevards des Oiseaux et Bellerose.

La ZAEP du bois de l'Équerre se caractérise par la grande variété des usages sur son territoire. Elle chevauche à la fois des quartiers résidentiels, un parc industriel, des inclusions agricoles et de vastes secteurs à développer et à conserver.

Les milieux naturels d'intérêt sont principalement constitués d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain à l'est du rang de l'Équerre. Il y a également une érablière qui pourrait être considérée comme étant un écosystème forestier exceptionnel, mais sa désignation est encore « en traitement ».La ZAEP compte également deux cours d'eau (Mantha et Pariseau). De vastes milieux humides, majoritairement des marécages, y sont également présents. Les ensembles boisés constituent l'habitat d'espèces de plantes menacées ou vulnérables.

Il s'agit d'un lieu privilégié pour l'observation de la faune, en particulier les oiseaux, qui est accessible en toute saison. La Corporation du bois de l'Équerre, dont la mission est de conserver et de mettre en valeur cet espace boisé, maintient un vaste réseau de sentiers et des infrastructures pour promouvoir les activités de plein air et sensibiliser la population à l'importance de ce milieu naturel.

ZAEP DU SECTEUR DE L'AVENUE DES PERRON

La ZAEP du secteur de l'avenue des Perron est entièrement incluse dans la zone agricole permanente. Elle est délimitée au sud par l'avenue des Perron et à l'ouest par le quartier Sainte-Rose. Elle est en lien avec les ZAEP du bois d'Auteuil et du bois Saint-François Ouest.

Les milieux naturels d'intérêt de cette ZAEP sont liés aux nombreux cours d'eau qui la sillonnent (Vivian, Ouimet et Gascon, notamment). Le long de ces cours d'eau, on trouve plusieurs milieux humides et zones boisées entremêlés aux champs cultivés.

ZAEP DU BOIS DUVERNAY

La ZAEP du bois Duvernay est entièrement incluse dans la zone agricole permanente. Elle est délimitée par l'avenue Papineau, une ligne électrique, le rang Saint-Elzéar Est et une carrière. Elle est représentative de la rencontre entre espaces boisés et espaces agricoles.

Ses milieux naturels d'intérêt sont principalement formés d'un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain dominé par l'érable à sucre, des cours d'eau Paradis et Corbeil, et de plusieurs milieux humides. Cette ZAEP abrite également un écosystème forestier exceptionnel dominé par un groupement d'ormes lièges.

Les milieux naturels d'intérêt peuvent être découverts pendant la saison hivernale. Le centre de ski de fond des Coureurs de boisés y gère plus de 25 km de sentiers.

ZAEP du bois Sainte-Dorothée

La ZAEP du bois Sainte-Dorothée est principalement localisée à l'intérieur de la zone agricole permanente, mais inclut également de petites pochettes résidentielles, un golf ainsi que des zones industrielles à proximité des autoroutes. Elle a des liens avec la ZAEP du bois de la Source. Elle s'étend entre l'A-13, le boulevard Saint-Martin et le boulevard Dagenais.

Ses milieux naturels d'intérêt s'articulent principalement autour du massif forestier du bois Sainte-Dorothée, qui a été identifié comme un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain. Les principaux peuplements de ce bois sont l'érablière à sucre et l'érablière argentée. Les peuplements ont atteint leur pleine maturité, avec des arbres âgés de 90 à 120 ans. On y trouve un écosystème forestier exceptionnel couvrant une superficie d'environ 8 ha. Les milieux naturels d'intérêt de la ZAEP sont complétés par les cours d'eau Woodwork et Barbe, et les champs cultivés ou en friche accueillent de nombreuses espèces d'oiseaux de proie.

La mise en valeur de ces milieux naturels est limitée par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1). On y pratique principalement des activités d'hiver, tel que le ski de fond et la raquette. L'Association pour la protection du boisé Sainte-Dorothée y œuvre activement.

ZAEP du bois Saint-François Ouest

La ZAEP du bois Saint-François Ouest est entièrement incluse dans la zone agricole permanente. Elle touche la ZAEP du bois Saint-François Est ainsi que celle du bois d'Auteuil. Elle est délimitée par le boulevard des Mille-Îles, des lignes électriques et des cours d'eau. Elle forme une mosaïque composée de zones boisées matures, de friches, de champs cultivés, d'un golf et de vastes milieux humides.

Ses milieux naturels d'intérêt comprennent notamment un bois et corrifor forestier d'intérêt métropolitain qui abrite une grande variété d'essences, comme le chêne rouge, le hêtre à grandes feuilles, le tilleul d'Amérique et l'orme liège. On y trouve deux écosystèmes forestiers exceptionnels : le premier, à proximité du centre de distribution d'Hydro-Québec, est un groupement végétal très rare de par la codominance de l'érable noir; le deuxième, dans le golf Saint-François, est un groupement à caryer ovale mature. Cette ZAEP renferme également plusieurs milieux humides d'une superficie de plus de 10 ha. Les milieux naturels d'intérêt sont unifiés par un réseau complexe de cours d'eau, dont les ruisseaux Ouimet et Gascon.

Les milieux naturels de ce secteur sont encore peu mis en valeur. On y note tout de même des activités de randonnée équestre et de ski de fond et des sentiers de motoneige et de VTT.

ZAEP du bois Saint-François Est

Cette ZAEP se trouve en partie dans la zone agricole permanente et en partie dans une zone industrielle. Elle est coupée en deux par les autoroutes 440 et 25. Elle est délimitée par le chemin de fer du Canadien Pacifique, le rang du Bas-Saint-François, le boulevard des Mille-Îles et la ZAEP du bois Saint-François Ouest.

Les milieux naturels de ce secteur sont encore peu mis en valeur. Ses milieux naturels d'intérêt comprennent un bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain qui abrite des peuplements feuillus relativement jeunes et certains peuplements de plus de 70 ans. On y retrouve également un ensemble forestier composée de cèdres matures. Plusieurs cours d'eau (Corbeil et du Bas-Saint-François, notamment) serpentent entre les champs cultivés et les zones boisées. Finalement, on compte de nombreux milieux humides d'une valeur écologique élevée. D'ailleurs, nous retrouvons dans cette ZAEP un milieu humide qui est considéré comme étant l'habitat essentiel du Petit Blongios de l'Amérique du Nord, inscrit comme espèce menacée à la Loi sur les espèces en péril (L.C. 2002, ch. 29) et comme espèce vulnérable en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (RLRQ, c. E-12.01)

ANNEXE 10 : PLANS RELIÉS À UNE DÉROGATION À L'INTERDICTION DE CONSTRUCTIONS, D'OUVRAGES ET DE TRAVAUX DANS LA ZONE DE GRAND COURANT D'UNE PLAINE INONDABLE

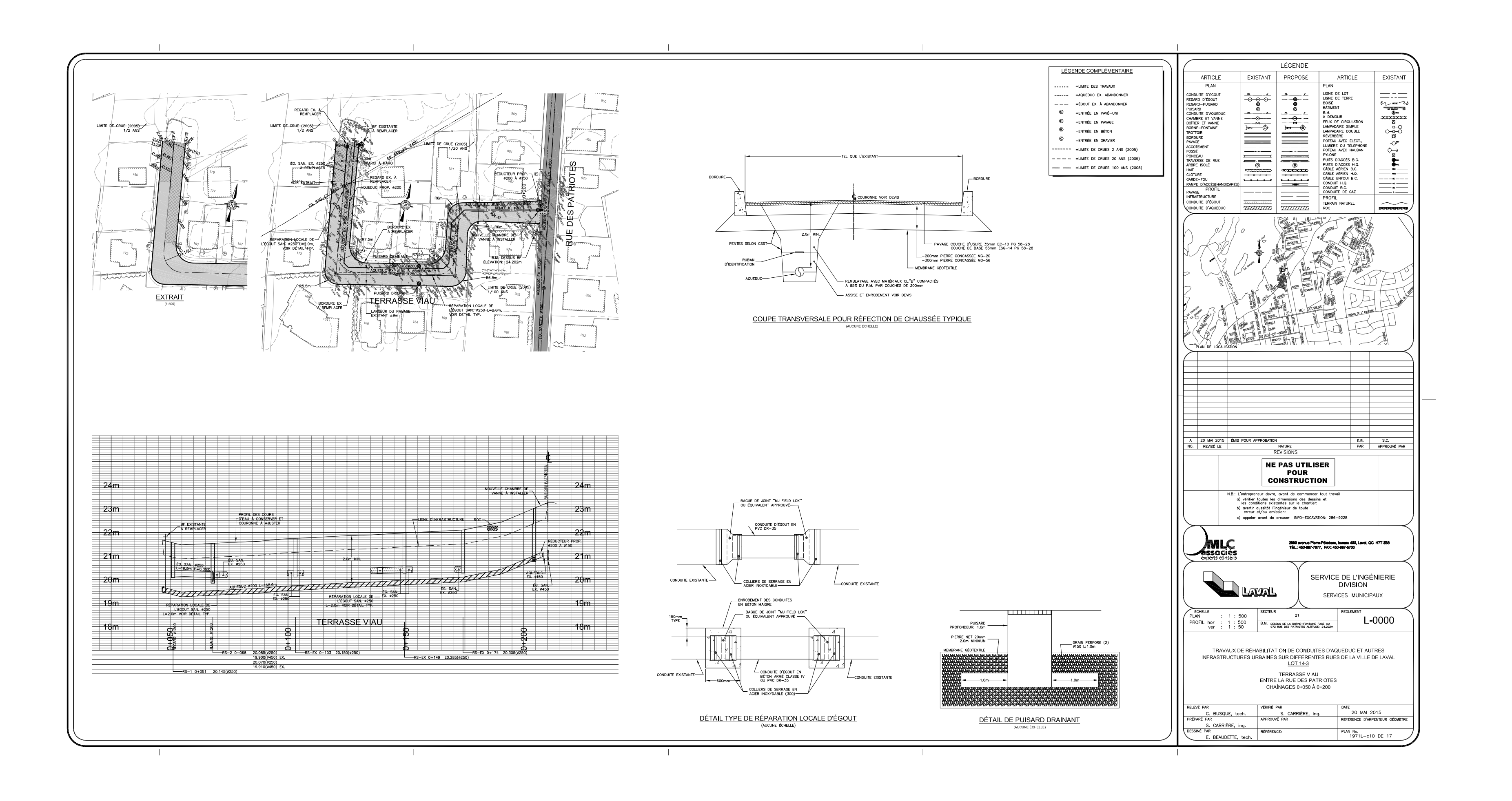
Les dérogations à l'interdiction de constructions, d'ouvrages et de travaux dans la zone de grand courant d'une plaine inondable sont les suivantes :

Tableau 8-7 : Tableau identifiant les dérogations à l'interdiction de constructions, d'ouvrages et de travaux dans la zone de grand courant de la plaine inondable

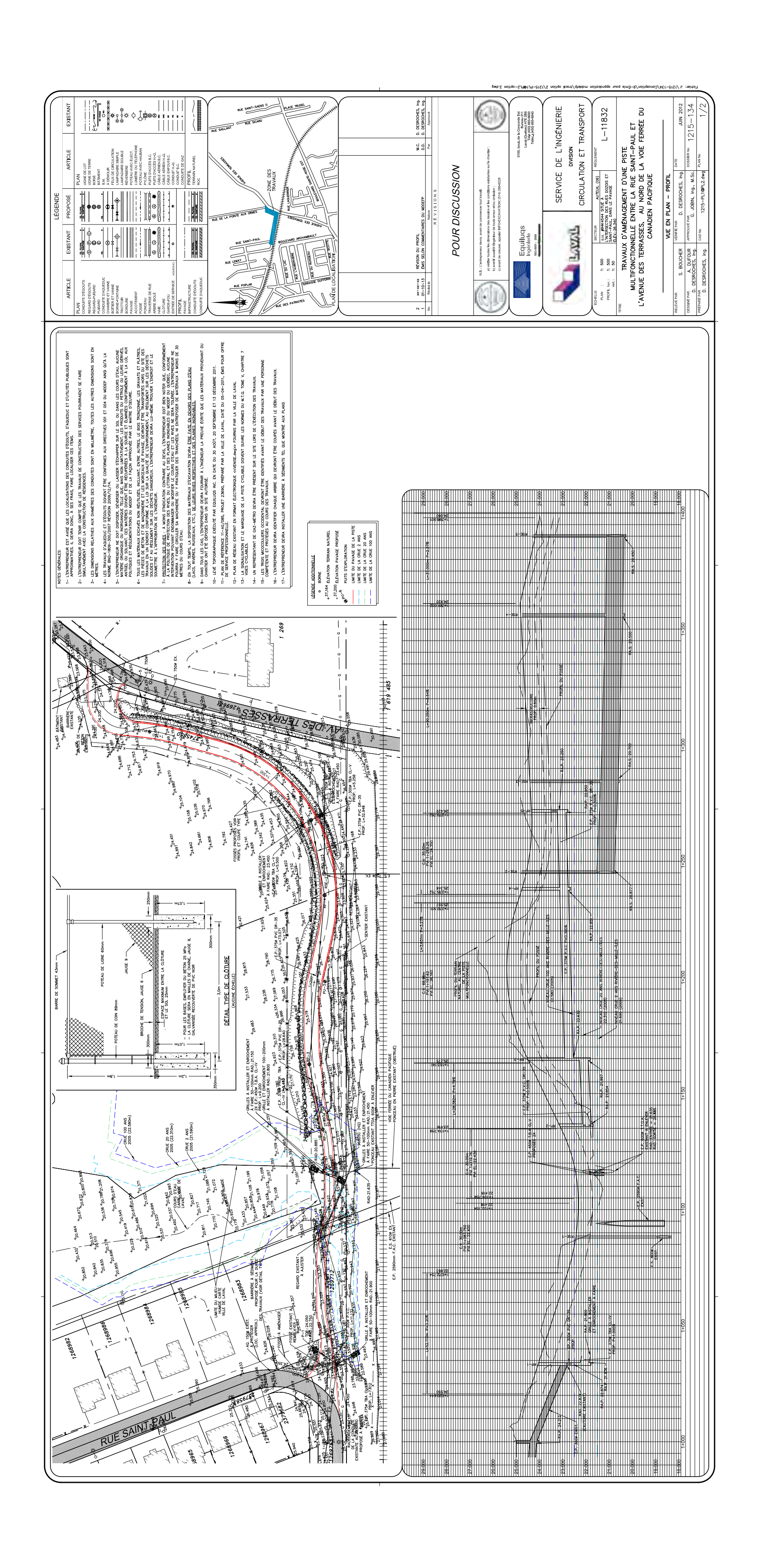
NUMÉRO	TRAVAUX VISÉS	PLANS DES TRAVAUX	RÉFÉRENCES
1	Amélioration du drainage de la terrasse Viau, sur les lots 3 807 050, 3 140 601 et 3 105 292 du cadastre du Québec.	Travaux de réhabilitation de conduites d'aqueduc et autres infrastructures urbaines sur différentes rues de la ville de Laval, Lot 14-3, Terrasse Viau, entre la rue des Patriotes, numéro 1971L-c10 de 17, préparé par MLC associés Experts conseils, daté du 20 mai 2015	Carte 8-21
2	Aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Paul et l'avenue des Terrasses, sur les lots 1 269 712 et 1 269 478 du cadastre du Québec	Travaux d'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Paul et l'avenue des Terrasses, au nord de la voie ferrée du Canadien Pacifique, vue en plan-profil, numéro 1215-134 1/2 préparé par Équiluqs Inc., daté de juin 2012 Travaux d'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Paul et l'avenue des Terrasses, au nord de la voie ferrée du Canadien Pacifique, vue en plan-coupes et détails, numéro 1215-134 2/2, daté de juin 2012.	Cartes 8-22 et 8-23
3	Reconstruction du pont des Trilles reliant l'île Pariseau à l'île Verte par le chemin des Trilles, sur les lots 1 082 594, 1 082 595, 1 082 604 et 1 082 645 du cadastre du Québec.	Travaux de reconstruction du pont reliant l'île Pariseau à l'île Verte (chemin des Trilles), structure plan d'ensemble projeté, numéro PO-1-2016-21223, feuillet 3 de 23, préparé par CIMA +, daté du 23 janvier 2017	Cartes 8-24
4	Reconstruction du pont Dupont reliant l'île Jésus à l'île Bigras par le chemin Dupont, sur les lots 1 082 281, 1 082 282, 1 850 327 et 1 850 328 du cadastre du Québec.	Travaux de reconstruction du pont reliant l'île Jésus à l'île Bigras (chemin Dupont), structure plan d'ensemble projeté numéro PO-1-2016-21222, feuillet 3 de 29, préparé par CIMA +, daté du 23 janvier 2017	Cartes 8-25

1. Plan des travaux d'amélioration du drainage de la terrasse Viau sur les lots 3 807 050, 3 140 601 et 3 105 292 du cadastre du Québec

Carte 8-21 : Plan des travaux d'amélioration du drainage de la terrasse Viau sur les lots 3 807 050, 3 140 601 et 3 105 292 du cadastre du Québec

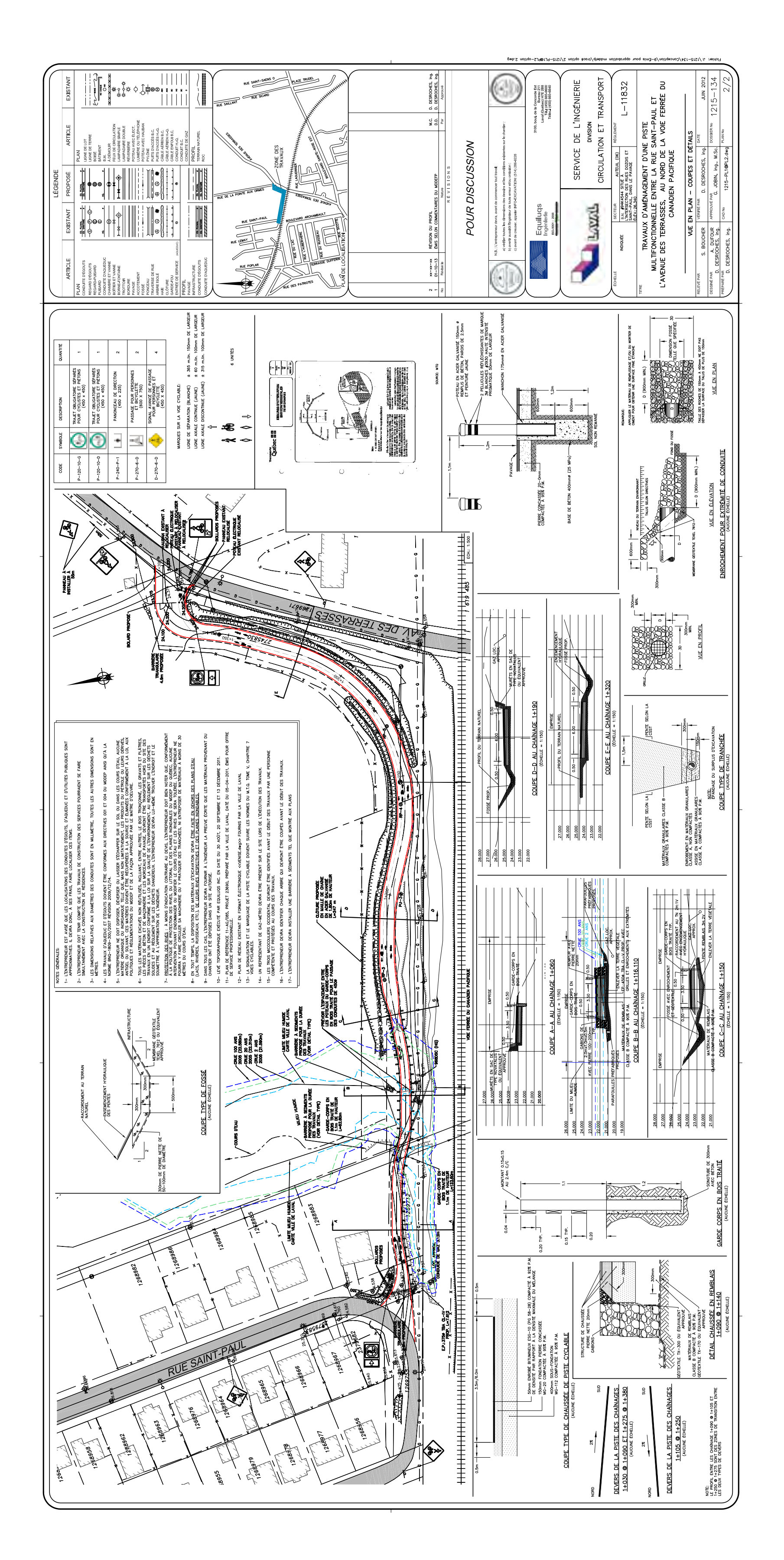


2. Plans des travaux d'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Paul et l'avenue des Terrasses sur les lots 1 269 712 et 1 269 478 du cadastre du Québec



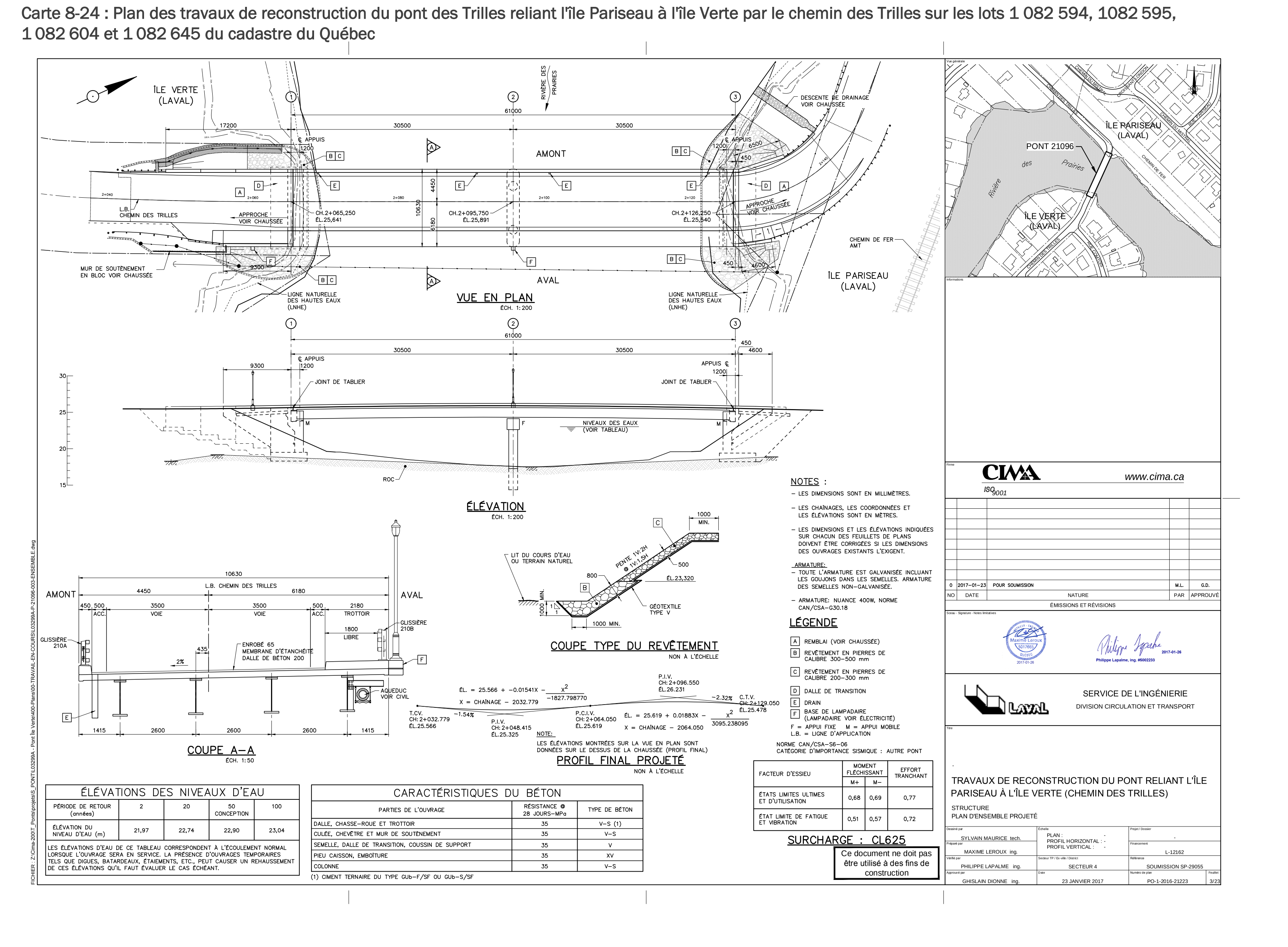
Carte 8-22 : Plans des travaux d'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Paul et l'avenue des Terrasses sur les lots 1 269 712 et 1 269 478 du cadastre du Québec

Carte 8-23 : Plans des travaux d'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Paul et l'avenue des Terrasses sur les lots 1 269 712 et 1 269 478 du cadastre du Québec



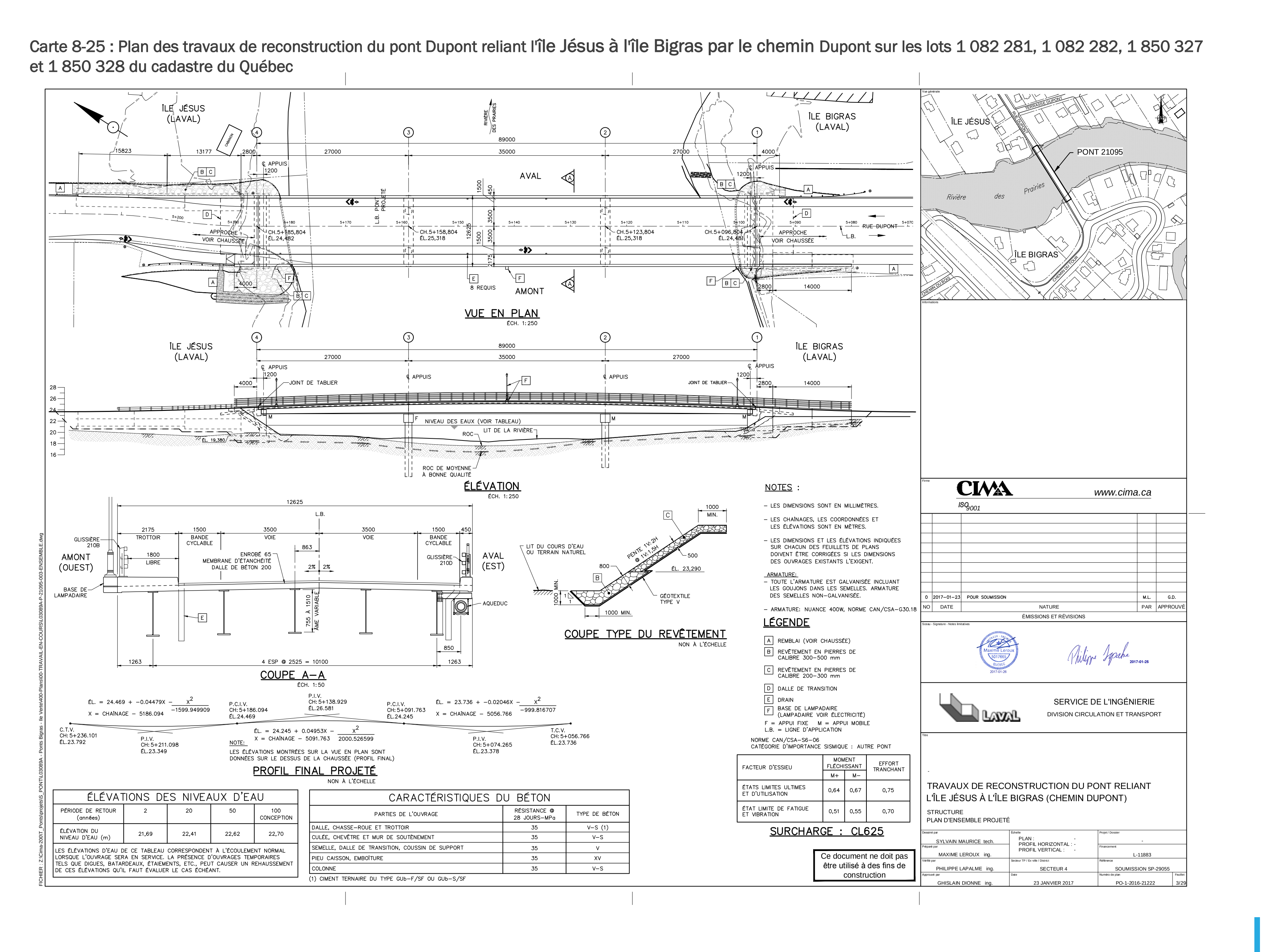
3. Plan des travaux de reconstruction du pont des Trilles reliant l'île Pariseau à l'île Verte par le chemin des Trilles sur les lots 1 082 594, 1 082 595, 1 082 604 et 1 082 645 du cadastre du Québec

Carte 8-24 : Plan des travaux de reconstruction du pont des Trilles reliant l'île Pariseau à l'île Verte par le chemin des Trilles sur les lots 1 082 594, 1082 595, 1 082 604 et 1 082 645 du cadastre du Québec



4. Plan des travaux de reconstruction du pont Dupont reliant l’île Jésus à l’île Bigras par le chemin Dupont sur les lots 1 082 281, 1 082 282, 1 850 327 et 1 850 328 du cadastre du Québec

Carte 8-25 : Plan des travaux de reconstruction du pont Dupont reliant l'île Jésus à l'île Bigras par le chemin Dupont sur les lots 1 082 281, 1 082 282, 1 850 327 et 1 850 328 du cadastre du Québec



PÉRIODE DE RETOUR (années)	2	20	50	100 CONCEPTION
ÉLÉVATION DU NIVEAU D'EAU (m)	21,69	22,41	22,62	22,70

LES ÉLÉVATIONS D'EAU DE CE TABLEAU CORRESPONDENT À L'ÉCOULEMENT NORMAL LORSQUE L'OUVRAGE SERA EN SERVICE. LA PRÉSENCE D'OUVRAGES TEMPORAIRES TELS QUE DIGUES, BATARDEAUX, ÉTAIEMENTS, ETC., PEUT CAUSER UN REHAUSSEMENT DE CES ÉLÉVATIONS QU'IL FAUT ÉVALUER LE CAS ÉCHÉANT.

PARTIES DE L'OUVRAGE	RÉSISTANCE @ 28 JOURS–MPa	TYPE DE BÉTON
DALLE, CHASSE-ROUE ET TROTTOIR	35	V–S (1)
CULÉE, CHEVÊTRE ET MUR DE SOUTÈNEMENT	35	V–S
SEMELLE, DALLE DE TRANSITION, COUSSIN DE SUPPORT	35	V
PIEU CAISSON, EMBOÎTURE	35	XV
COLONNE	35	V–S

(1) CIMENT TERNAIRE DU TYPE GUb–F/SF OU GUb–S/SF

FACTEUR D'ESSIEU	MOMENT FLÉCHISSANT M+	MOMENT FLÉCHISSANT M–	EFFORT TRANCHANT
ÉTATS LIMITES ULTIMES ET D'UTILISATION	0,64	0,67	0,75
ÉTAT LIMITE DE FATIGUE ET VIBRATION	0,51	0,55	0,70

ANNEXE 11 : DISTANCE MINIMALE À RESPECTER PAR RAPPORT AUX STATIONS D'ÉPURATION DES EAUX USÉES



Carte 8-26 : Station d'épuration Fabreville

Carte 8-27 : Station d'épuration La Pinière



Carte 8-28 : Station d'épuration Auteuil

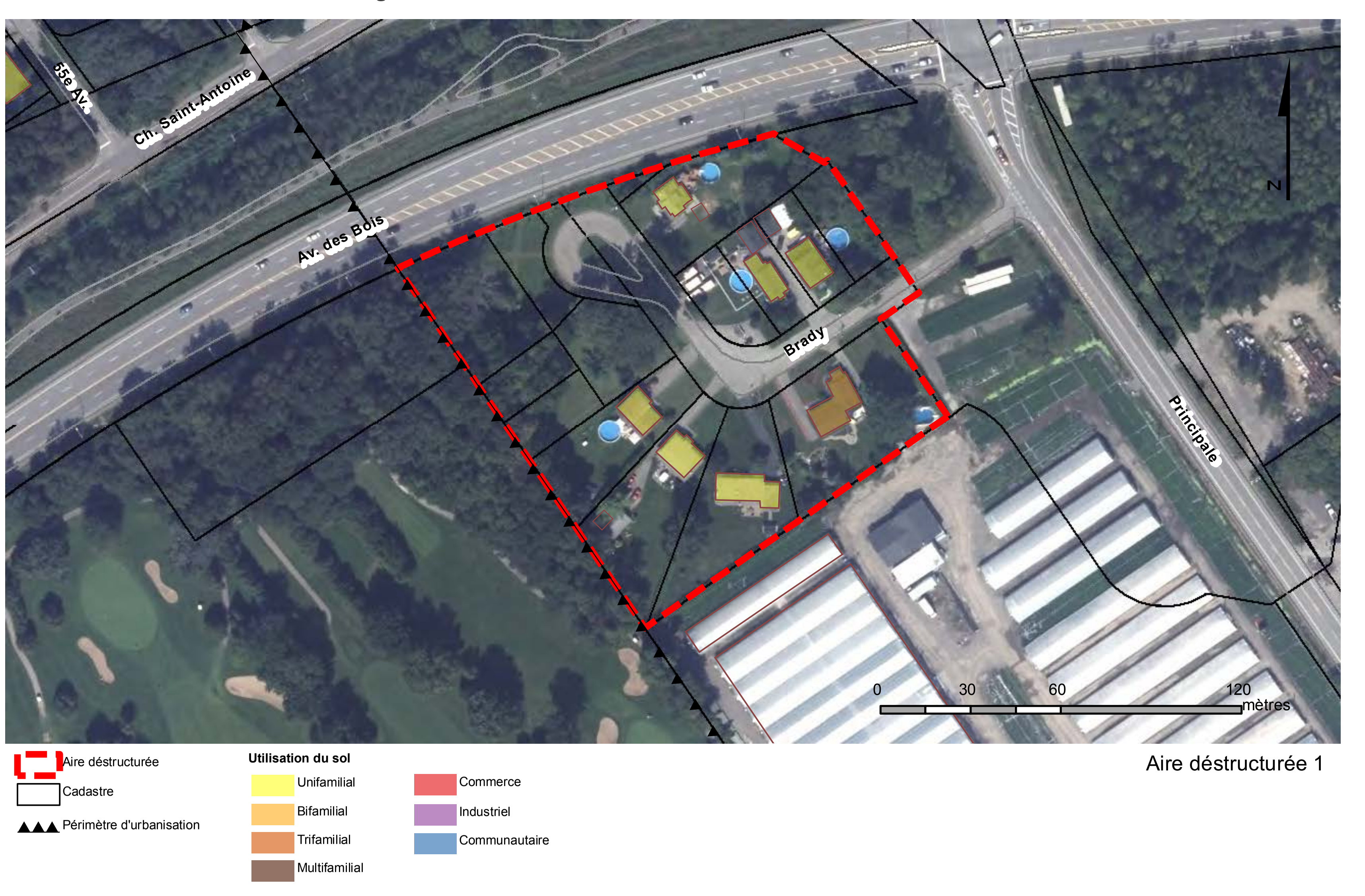


Zone de contrainte d'odeurs

Cadastre

ANNEXE 12 : AIRES DÉSTRUCTURÉES DE LA ZONE AGRICOLE

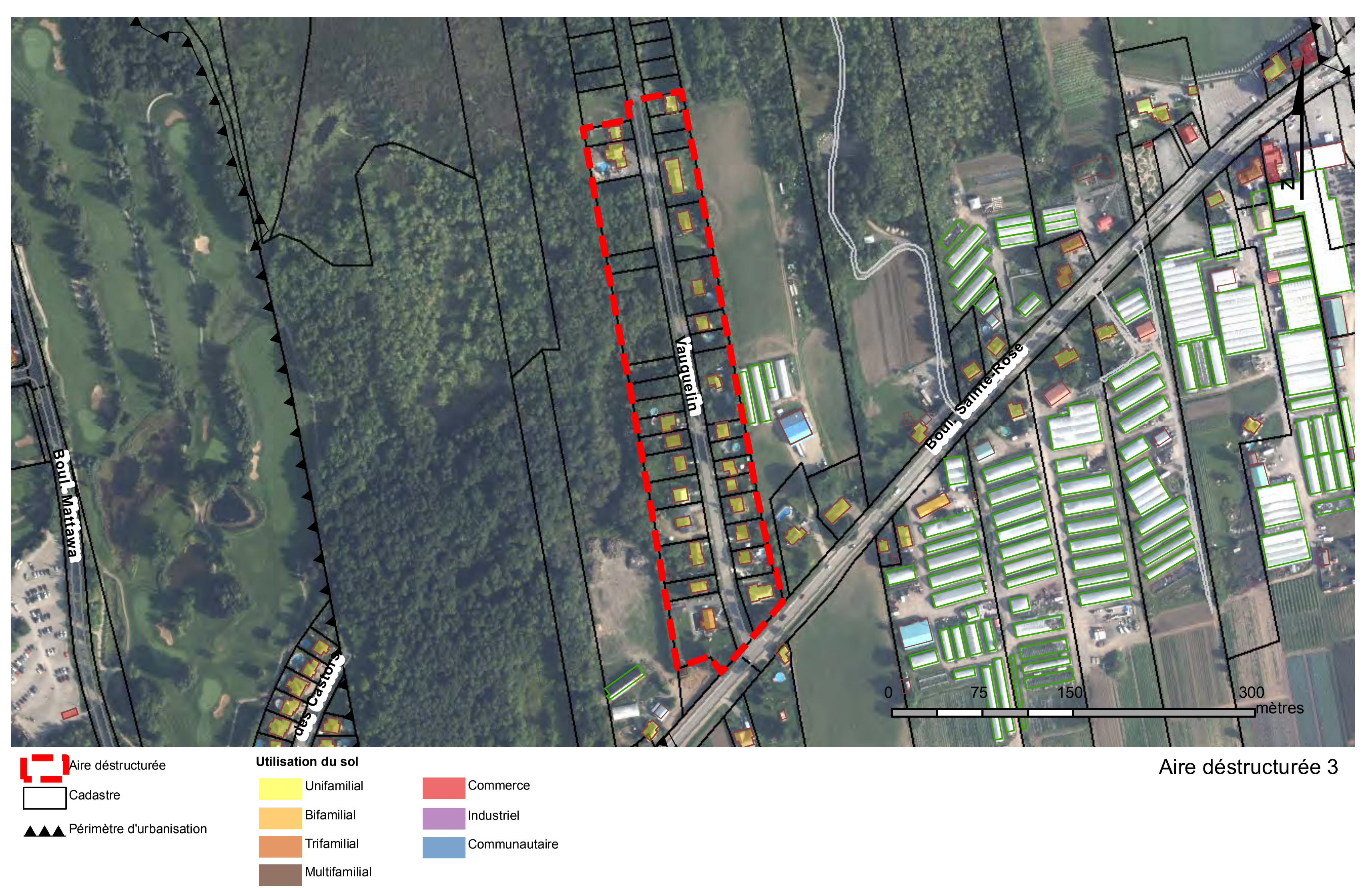
Carte 8-29 : Aire déstructurée 1 dans la zone agricole



Carte 8-30 : Aire déstructurée 2 dans la zone agricole



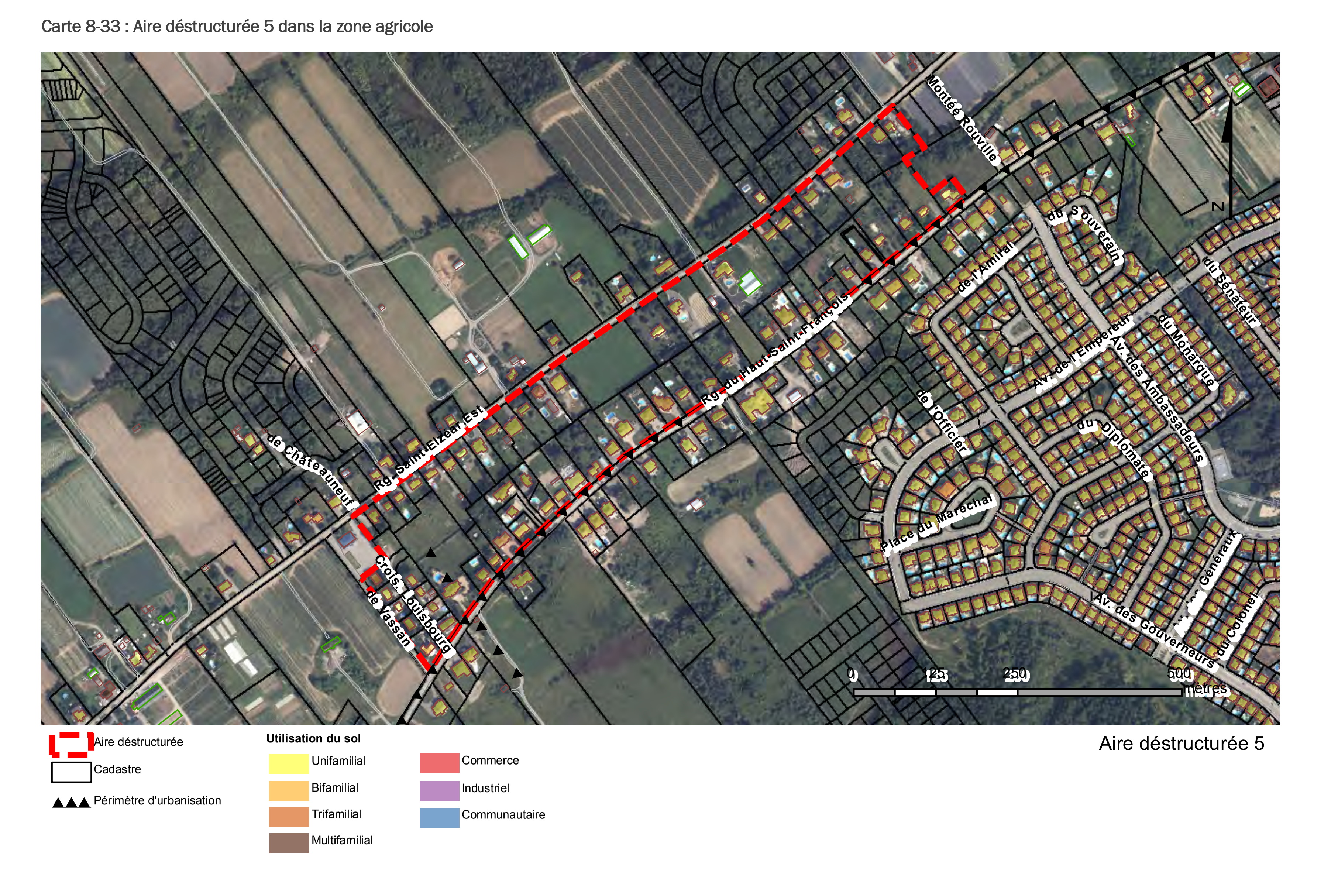
Carte 8-31 : Aire déstructurée 3 dans la zone agricole



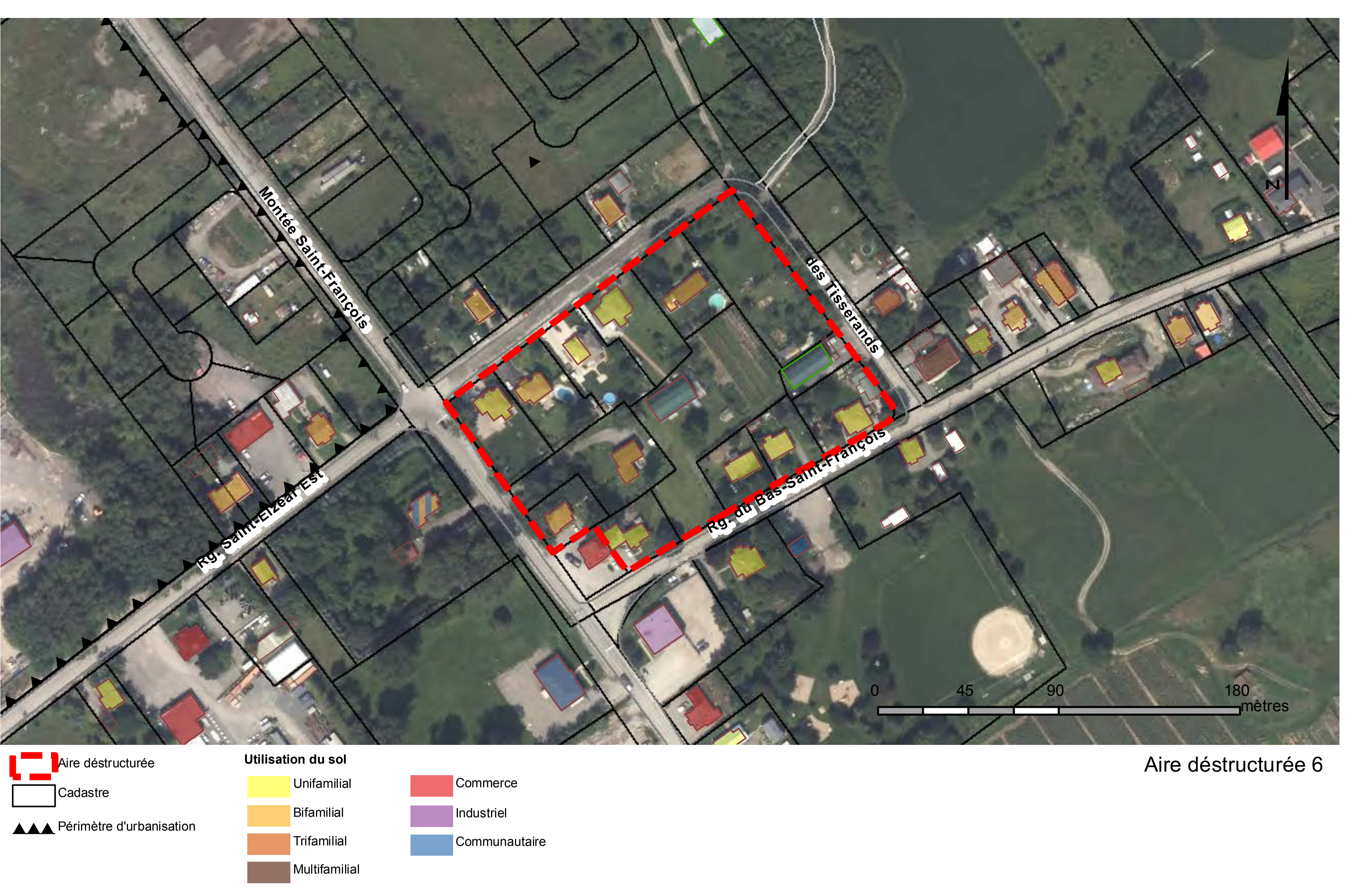
Carte 8-32: Aire déstructurée 4 dans la zone agricole



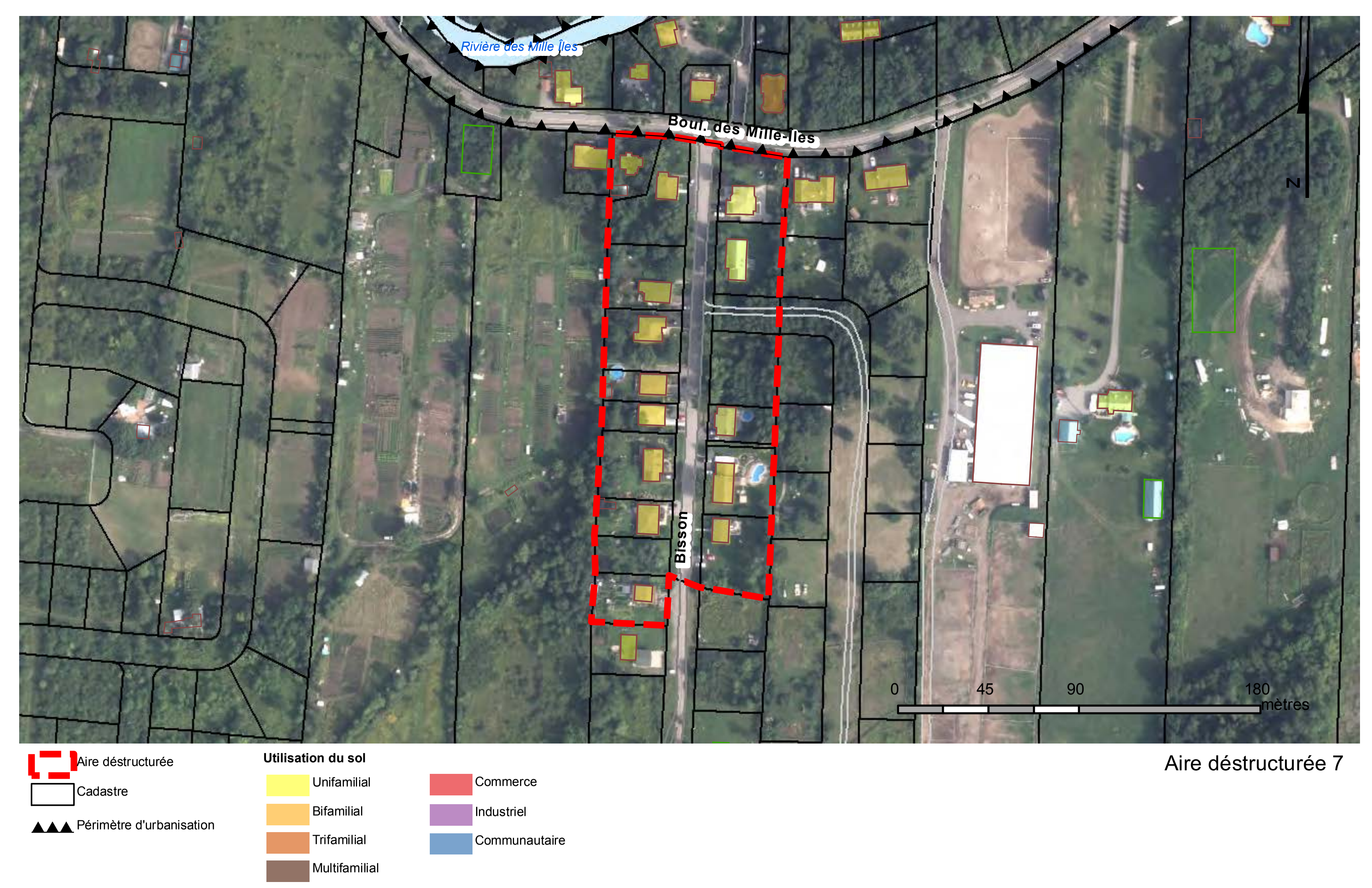
Carte 8-33 : Aire déstructurée 5 dans la zone agricole



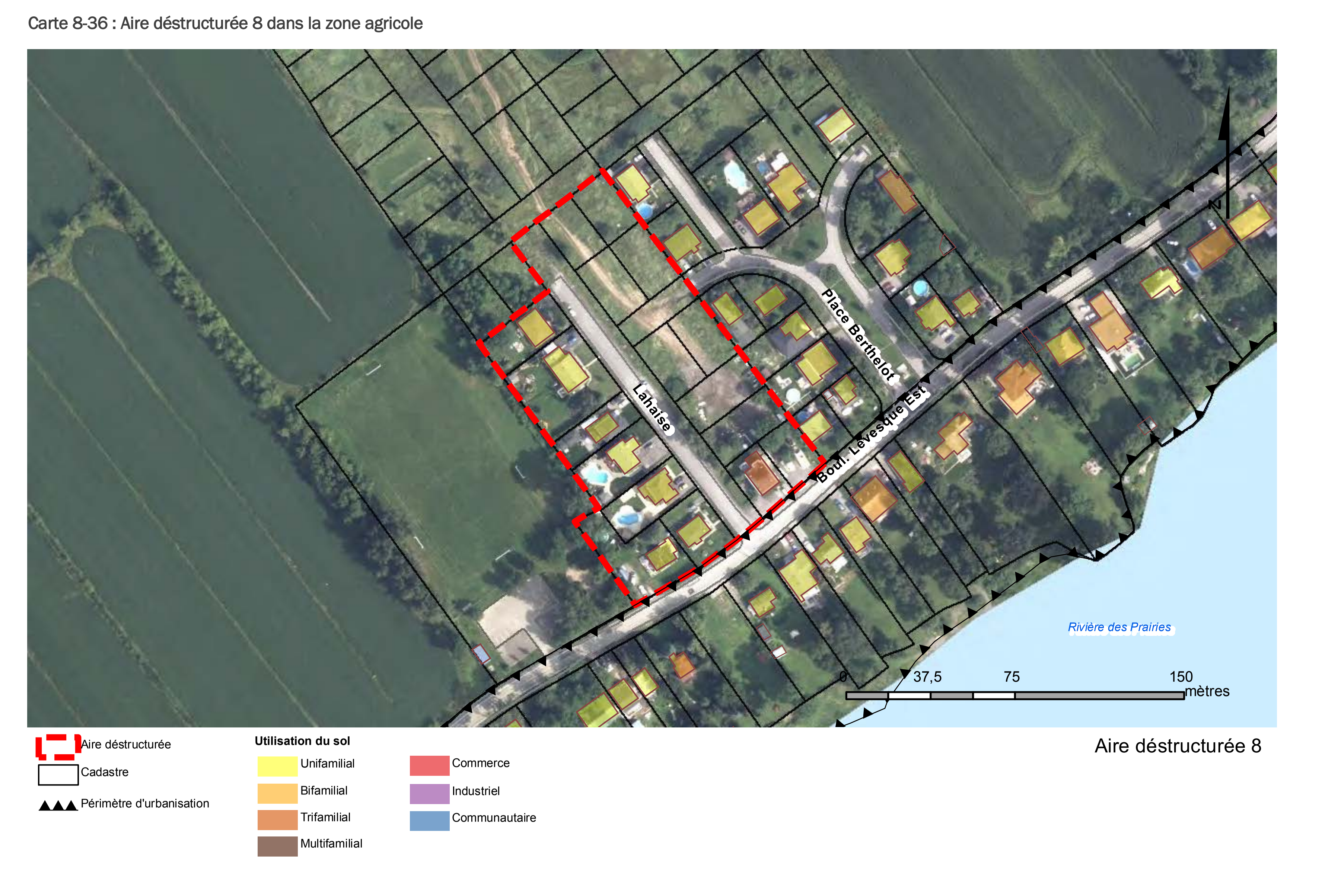
Carte 8-34 : Aire déstructurée 6 dans la zone agricole



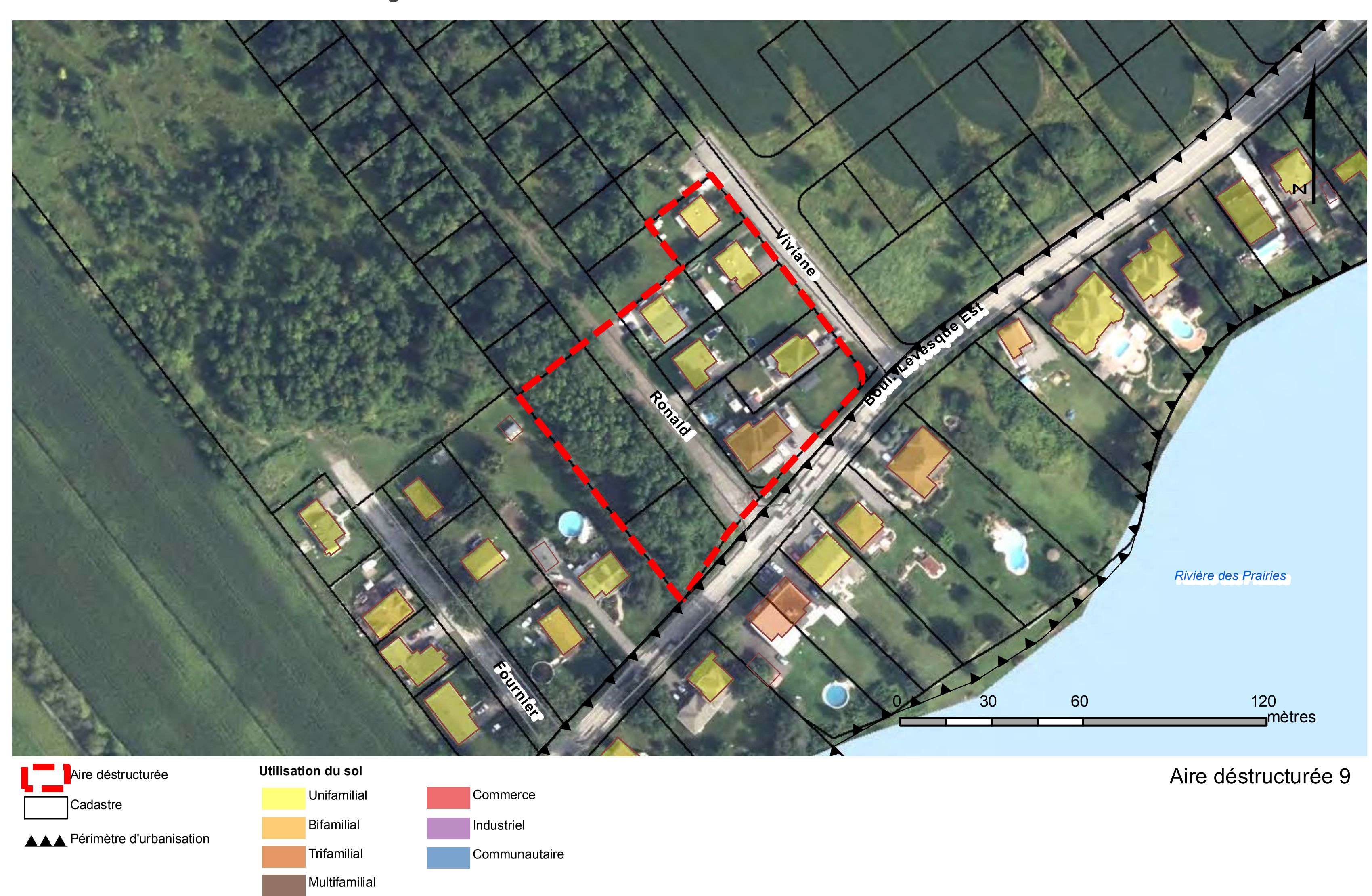
Carte 8-35 : Aire déstructurée 7 dans la zone agricole



Carte 8-36 : Aire déstructurée 8 dans la zone agricole



Carte 8-37 : Aire déstructurée 9 dans la zone agricole



ANNEXE 13 : LISTE DES PLANTES VASCULAIRES EXOTIQUES ENVAHISSANTES PRIORITAIRES DU MDDELCC

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques
Direction de l'expertise en biodiversité
Novembre 2016

Listes des plantes vasculaires exotiques envahissantes prioritaires

Note : Ces listes sont partielles et peuvent être modifiées suite à la détection de nouvelles plantes vasculaires exotiques envahissantes.

Si une nouvelle plante exotique envahissante ne faisant pas partie de cette liste est observée, signalez-là à l'aide de Sentinelle

Catégorie 1 : espèces exotiques envahissantes préoccupantes

Espèces exotiques présentes au Québec et qui ont des impacts négatifs importants ou qui ont le potentiel d'avoir des impacts négatifs importants sur l'environnement, l'économie ou la société.

Nom Latin	Nom commun
Acer negundo	érable à Giguère
Acer platanoides	érable de Norvège
Aegopodium podagraria	égopode podagraire
Alliaria petiolata	alliaire officinale
Angelica sylvestris	angélique sauvage
Anthriscus sylvestris	anthrisque des bois
Bromus inermis	brome inerme
Butomus umbellatus	butome à ombelle
Cardamine pratensis	cardamine des prés
Celastrus orbiculatus	célastre asiatique
Cynanchum louiseae	dompte-venin noir
Cynanchum rossicum	dompte-venin de Russie
Eriochloa villosa	ériochloé velue
Euphorbia esula	euphorbe ésule
Fallopia japonica var. japonica	renouée du Japon
Fallopia sachalinensis	renouée de Sakhaline
Fallopia Xbohemica	renouée de Bohème
Frangula alnus	nerprun bourdaine
Galium mollugo	gaillet mollugine
Glyceria maxima	glycérie aquatique
Helianthus tuberosus	topinambour
Heracleum mantegazzianum	berce du Caucase
Heracleum sphondylium	berce commune
Hesperis matronalis	julienne des dames
Hydrocharis morsus-ranae	hydrocharide grenouillette
Impatiens glandulifera	impatiente glanduleuse
Iris pseudacorus	iris faux-acore

Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques
Québec

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques
Direction de l'expertise en biodiversité
Novembre 2016

Lonicera morrowii	chèvrefeuille de Morrow
Lonicera tatarica	chèvrefeuille de Tartarie
Lysimachia nummularia	lysimaque nummulaire
Lysimachia punctata	Lysimaque ponctuée
Lythrum salicaria	salicaire commune
Miscanthus sacchariflorus	miscanthus commun
Myosotis scorpioides	myosotis scorpioïde
Myriophyllum spicatum	myriophylle à épi
Nasturtium officinale	cresson de fontaine
Nymphoides peltata	faux-nymphéa pelté
Pastinaca sativa	panais sauvage
Petasites japonicus	pétasite du Japon
Phalaris arundinacea	alpiste roseau
Phragmites australis subs. australis	roseau commun
Potamogeton crispus	potamot crépu
Rhamnus cathartica	nerprun cathartique
Rorippa amphibia	rorippe amphibie
Saponaria officinalis	saponaire officinale
Symphytum officinale	consoude officinale
Trapa natans	châtaigne d'eau
Valeriana officinalis	valériane officinale
~~*Vinca minor*~~	~~petite pervenche~~

Catégorie 2 : espèces exotiques envahissantes préoccupantes à nos portes

Espèces qui n'ont pas encore été observées au Québec, mais qui sont présentes dans les états et provinces limitrophes. Ces espèces ont un fort potentiel d'envahissement et pourraient avoir des impacts négatifs sur l'environnement, l'économie ou la société. Il est important de rapporter toute observation de ces espèces.

Nom Latin	**Nom commun**
Cabomba caroliniana	cabomba de Caroline
Egeria densa	élodée dense
Eichhornia crassipes	Jacinthe d'eau
Hydrilla verticillata	hydrille verticillé
Myriophyllum aquaticum	myriophylle aquatique
Najas minor	petite naïade
Pistia stratiotes	laitue d'eau
Pueraria montana	kudzu
Salvinia spp.	
Stratiotes aloides	aloès d'eau



ANNEXE 14 : RAPPORT DE CONSULTATION SUR LE SECOND PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE LA VILLE DE LAVAL

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE 176

8. RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE SECOND PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE LAVAL 177

8.1 DÉMARCHE DE CONSULTATION PUBLIQUE REPENSONS LAVAL 178

8.1.1 La vision stratégique 178

8.1.2 Les ateliers de discussion 178

8.1.3 Le premier projet de sadr 178

8.1.4 Le second projet de sadr 179

8.2 ANALYSE DES AVIS EXPRIMÉS PAR LES CITOYENS ET ORGANISMES 180

8.2.1 Environnement 181

8.2.2 Milieux de vie 184

8.2.3 Croissance urbaine 186

8.2.4 Transport 189

8.2.5 Économie 191

8.2.6 Zone agricole 192

8.2.7 Autre 194

8.3 LISTE DES MÉMOIRES DÉPOSÉS .... **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

8

SOMMAIRE

Contexte

La révision du schéma d'aménagement et de développement de Laval est accompagnée d'une démarche de consultation publique entreprise en 2014 par l'élaboration de la vision stratégique de la Ville de Laval. Depuis, quatre grands rendez-vous ont été donnés aux citoyens, organismes et gens d'affaires lavallois pour réfléchir collectivement au développement et à l'avenir souhaité pour Laval dans les vingt prochaines années. La consultation publique relative au second projet de schéma d'aménagement révisé, obligatoire par la loi, constitue la dernière étape d'une vaste démarche entreprise en amont de la rédaction de ce document de planification fondateur. Le schéma d'aménagement et de développement révisé incarne donc le résultat d'un travail collaboratif de trois années pour répondre aux aspirations, besoins et intérêts des Lavallois.

Participation

Depuis 2014, près de 1500 Lavallois ont participé aux réflexions sur le schéma d'aménagement et de développement. Conduite par la Commission sur la révision du schéma d'aménagement, la consultation publique dans le cadre du second projet a suscité une forte mobilisation : près de 200 participants aux différentes activités de consultation ainsi que 84 mémoires reçus.

La participation de chacun des Lavallois permet de faire du schéma d'aménagement et de développement de Laval le point de départ d'une ville urbaine de nature.

Recommandations majeures

À l'issue de la consultation sur le second projet de schéma d'aménagement, et à la lumière des nombreux arguments apportés par les citoyens et organismes lavallois, ainsi que de la pertinence et de la faisabilité des demandes, la Commission recommande plusieurs gestes importants :

- le retrait du projet de prolongement du boulevard du Souvenir et la conservation du bois du Souvenir;
- la protection du secteur du sentier du Totem ;
- l'augmentation du périmètre de conservation du bois de l'Équerre.

8. RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE SECOND PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE LAVAL

En conformité avec la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q. c. A-19.1 ; LAU), la Ville de Laval a mis sur pied une démarche de consultation publique en lien avec la révision du schéma d'aménagement et de développement de son territoire.

La Commission sur la révision du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Laval est composée des personnes suivantes :

- M. Marc Demers — Maire de Laval
- Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier — Conseillère du district 10 – Auteuil
- M. Vasilios Karidogiannis — Conseiller du district 13 – L'Abord-à-Plouffe
- Mme Aline Dib — Conseillère du district 15 – Saint-Martin
- Mme Virginie Dufour — Conseillère du district 21 – Sainte-Rose

Le présent rapport de consultation publique précise les modalités de la consultation et fait état des avis exprimés par les citoyens, organismes et partenaires sur le second projet de schéma d'aménagement et de développement révisé, adopté le 14 mars 2017, y compris les motifs d'accord et de désaccord, ainsi que les recommandations des membres de la Commission. Les avis exprimés par la population ont été regroupés selon les thèmes suivants :

- Environnement ;
- Milieux de vie ;
- Croissance urbaine ;
- Transport ;
- Économie ;
- Agriculture ;
- Autre.

Avant d'exposer la synthèse des avis présentés par la population, il convient de rappeler les principales étapes de la consultation publique déployée par la Ville de Laval dans le cadre de la révision de ce schéma d'aménagement et de développement révisé.

8.1 DÉMARCHE DE CONSULTATION PUBLIQUE REPENSONS LAVAL

L'ensemble de la démarche de consultation, entreprise au printemps 2014, s'est conclu avec l'adoption du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Ville de Laval le 8 août 2017. En voici les quatre principaux jalons.

8.1.1 LA VISION STRATÉGIQUE

Constituante indispensable du schéma d'aménagement, l'élaboration de la vision stratégique Urbaine de nature s'est réalisée à l'automne 2014 avec la participation de 700 citoyens issus des différents quartiers et de 80 organismes lavallois. Les activités d'échanges et de réflexion avec les participants ont permis de définir la vision suivante :

LAVAL, URBAINE DE NATURE – Grande ville moderne, Laval se déploie dans le respect du bien-être de ses citoyens. Son développement urbain s'harmonise avec la conservation et la mise en valeur de ses milieux naturels. À la grandeur de l'île, ses quartiers chaleureux et son centre-ville attrayant composent une mosaïque vivante avec ses rivières, ses bois, ses parcs et ses terres agricoles. En 2035, Laval est une véritable force urbaine tout en nature.

8.1.2 LES ATELIERS DE DISCUSSION

Organisés en amont du premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé, ces ateliers se sont déroulés entre le 1er juin et le 16 juin 2015 : six ateliers pour les citoyens et deux activités pour les organismes et gens d'affaires. Les participants ont eu l'occasion d'échanger entre eux autour de six grandes questions :

- Les pôles de quartier et les améliorations à y apporter;
- Les endroits qui pourraient bénéficier d'un aménagement orienté vers le développement durable plutôt que l'étalement urbain;
- Les lieux d'intérêt qui méritent d'être mieux connus, protégés ou mis en valeur;
- La mise en valeur des berges;
- Les artères à embellir et à améliorer;
- Les bonnes pratiques pour l'aménagement d'un centre-ville dynamique, convivial et à échelle humaine.

Les résultats de ces ateliers ont guidé la rédaction du premier projet.

8.1.3 LE PREMIER PROJET DE SADR

Le premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé, adopté le 4 avril 2016, a fait l'objet d'un très important effort de communication et de diffusion auprès du grand public et de clientèles spécifiques. Sur le thème « Au premier projet, on s'informe », la démarche aura rejoint plus de 500 citoyens, organismes et entreprises. L'objectif principal était d'informer la population adéquatement avant de lui demander d'exprimer formellement son avis lors du second projet.

Au total, onze rencontres ont été organisées afin d'expliquer les principaux éléments contenus dans le premier projet. Cinq activités d'information générale destinées au grand public :

- 16 mai 2016 : secteur sud – Laval-des-Rapides ;
- 18 mai 2016 : secteur nord – Sainte-Rose ;
- 24 mai 2016 : secteur est – Duvernay ;
- 25 mai 2016 : secteur ouest – Sainte-Dorothée ;

- 1er juin 2016 : conversation sur les hauteurs de bâtiments et les densités résidentielles.

Six activités sur invitation en lien avec des thématiques particulières destinées à des clientèles ou groupes d'intérêt :

- 10 mai 2016 : thématique « centre-ville » pour les membres du comité centre-ville ;
- 20 mai 2016 : thématique « développement économique » pour les gens d'affaires membres de la Chambre de commerce et d'industrie de Laval ;
- 30 mai 2016 : thématique « milieux naturels » pour les membres des groupes de conservation des milieux naturels ;
- 2 juin 2016 : thématique « milieux de vie » avec les représentants des groupes sociocommunautaires, du milieu de la culture et des institutions publiques et parapubliques ;
- 15 juin 2016 : thématique « milieux agricoles » pour les producteurs agricoles ;
- 16 juin 2016 : thématique « hauteurs maximales et seuils de densité » pour le comité des promoteurs immobiliers.

Lors de ces diverses rencontres, un résumé détaillé fut remis à chaque participant, en plus d'un guide de compréhension expliquant de manière illustrée ce qu'est un schéma d'aménagement.

8.1.4 LE SECOND PROJET DE SADR

Le second projet de schéma d'aménagement et de développement révisé, adopté le 14 mars 2017, a fait l'objet d'une démarche en deux étapes qui fut publicisée par un avis public important dans les médias locaux (sept pages couleur résumant les faits saillants du second projet et comportant les dates des activités prévues). En continuité avec les activités antérieures, cette ultime phase de participation publique s'est déroulée sur le thème « Au second projet, on s'exprime ».

Une rencontre publique d'information, tenue le 24 avril 2017, a permis de présenter aux citoyens les principales modifications entre le premier et le second projet. Près de 150 personnes ont assisté à cette séance. Préalablement, les représentants des organismes, du milieu des affaires et des différents groupes d'intérêt avaient été invités à deux séances d'information tenues le 3 avril 2017, afin de leur présenter les principaux éléments du second projet.

Par la suite, la Commission a entendu l'expression des avis des citoyens et représentants d'organismes lors de trois séances d'audiences publiques, le 9 mai en soirée ainsi que le 11 mai en après-midi et en soirée; 33 citoyens ont exprimé verbalement leur opinion et 84 mémoires ont été officiellement déposés au Service du greffe de la Ville de Laval pour analyse par la Commission. Tous ces mémoires sont disponibles pour consultation sur le site www.repensonslaval.ca/schema.

Pour conclure, cette plateforme a été régulièrement mise à jour depuis 2014, de manière à ce que tous les documents disponibles (version intégrale de chaque projet, résumés, présentations PowerPoint, etc.) et les activités publiques soient accessibles aux citoyens désireux d'en prendre connaissance.

8.2 ANALYSE DES AVIS EXPRIMÉS PAR LES CITOYENS ET ORGANISMES

De manière générale, sur la base des avis exprimés par les citoyens dans leurs mémoires ou verbalement lors des audiences publiques, la Commission observe que le second projet de schéma d'aménagement et de développement révisé est bien reçu par la population et que l'adoption de sa version finale est largement souhaitée. Plusieurs citoyens ont reconnu le grand travail accompli au cours des dernières années afin de doter Laval d'un véritable document de planification du territoire.

Le développement du territoire proposé dans le schéma révisé semble ainsi répondre adéquatement aux préoccupations et besoins des citoyens, notamment parce que le développement futur sera dorénavant encadré, cohérent et en lien avec leurs aspirations et la vision stratégique 2035 Urbaine de nature.

De multiples avis et suggestions ont été exprimés dans les 84 mémoires reçus et lors des audiences publiques. Ces avis ont été pris en compte, selon leur nature, de quatre façons différentes dans la version finale du schéma d'aménagement révisé :

- Les demandes **déjà inscrites dans le schéma d'aménagement**, que ce soit de manière explicite ou implicite. De nombreuses suggestions ont été formulées alors qu'elles figurent déjà dans le document, en étant spécifiquement indiquées ou en appelant à se retrouver ultérieurement dans un autre outil (règlements, planification particulière, plan directeur, etc.). Pour ce type d'avis, aucun ajustement n'a été apporté à la version finale du schéma d'aménagement révisé. Par exemple : la lutte contre les îlots de chaleur ;

- Les demandes **ne relevant pas du schéma d'aménagement**. Beaucoup d'éléments exprimés ne sont pas de la portée directe d'un schéma d'aménagement, mais plutôt de la réglementation d'urbanisme (prochainement en révision) ou encore d'une politique publique. Ces demandes pourront être prises en compte, mais à un autre niveau que celui du schéma d'aménagement. Aussi, certains avis exprimés appellent à la compétence d'une autre autorité que celle de la Ville de Laval, comme la Société de transport de Laval (STL), les commissions scolaires ou bien le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). Par exemple : la localisation des services publics ou l'ajout de lignes d'autobus ;

- Les demandes **de nature à améliorer la version finale**. À la suite de l'analyse des suggestions des citoyens, organismes et gens d'affaires, les membres de la Commission ont formulé des recommandations formelles pour intégrer certaines d'entre elles à la version finale du schéma d'aménagement et de développement révisé, comme précisé dans le présent rapport. D'autres demandes de nature plus administrative ou qui ne changent pas le sens des orientations et objectifs du schéma d'aménagement ont été intégrées, mais ne sont pas détaillées dans le rapport ;

- Les demandes **ne pouvant être intégrées à la version finale**. La Commission recommande de ne pas intégrer certaines demandes particulières au schéma, soit parce qu'elles sont non conformes au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ou aux orientations gouvernementales, soit pour divers motifs détaillés selon le cas dans ce rapport.

Ainsi, le présent rapport de consultation présente une synthèse des principales demandes et les réponses apportées par la Commission sous forme de recommandations qui ont guidé l'élaboration de la version finale du schéma d'aménagement et de développement révisé. La Commission tient à remercier tous les participants à cet exercice de consultation publique. Dans ce sens, elle recommande des modifications majeures du schéma d'aménagement, honorant ainsi certaines des propositions importantes émises lors de la consultation publique.

8.2.1 ENVIRONNEMENT

Nombreux sont les organismes lavallois qui soutiennent la protection de l'environnement. Beaucoup d'entre eux mettent de l'avant la situation exceptionnelle de Laval à bien des égards (îles, bois, rivières, milieux humides, friches, etc.) et l'héritage inestimable que cela constitue, notamment pour les générations futures. Les nombreux bienfaits en matière de santé publique, de services économiques, de biodiversité, de paysage ou encore d'activités récréatives sont largement mis de l'avant dans les mémoires soumis. Qu'ils soient individuels ou collectifs, ces mémoires démontrent l'attachement des Lavallois à leurs milieux naturels. La vision stratégique de Laval prend ainsi tout son sens à la vue de la très large mobilisation des organismes œuvrant dans le secteur environnemental.

Protéger et mettre en valeur le bois du Souvenir

Ne pas raccorder le boulevard du Souvenir, attribuer au bois du Souvenir le statut de bois d'intérêt municipal, et l'intégrer dans la planification de l'aire TOD (*transit-oriented development* ou aménagement axé sur le transport en commun) de la station et gare De la Concorde.

La Commission recommande de retirer le projet de raccordement du boulevard du Souvenir des travaux projetés sur le réseau routier, d'accorder un statut de bois d'intérêt municipal au bois du Souvenir, et d'inclure ce bois dans une affectation « Conservation ». De plus, elle recommande de bonifier les balises d'aménagement de l'aire TOD de la station et gare de De la Concorde pour tenir compte du nouveau bois d'intérêt municipal dans la planification particulière de ce secteur.

Protéger le secteur du sentier du Totem

Remplacer l'affectation « Industrielle et commerciale régionale » par l'affectation « Conservation » pour le secteur situé dans le triangle formé par les avenues Marcel-Villeneuve et Roger-Lortie ainsi que la voie ferrée du Canadien Pacifique.

La Commission recommande d'inclure la portion de propriété municipale dans l'affectation « Conservation » et attribuer à sa portion privée l'affectation « Protection ». Elle recommande également d'accorder au secteur boisé un statut de bois d'intérêt municipal.

Protéger une portion du bois de l'Équerre

Intégrer au bois d'intérêt municipal une partie du territoire située au sud-est du bois de l'Équerre.

La Commission recommande de modifier l'affectation « Industrielle » pour « Conservation » d'une partie des lots de propriétés municipales de ce secteur, et de lui donner un statut de bois d'intérêt municipal. Cette modification ajoute une superficie d'environ 5,5 hectares à ce bois d'intérêt, dont 5,1 hectares en couvert forestier protégé.

Modifier l'affectation des trois grandes îles ainsi que des bois Vimont et d'Édimbourg

Inclure les îles Saint-Joseph, aux Vaches et Saint-Pierre, l'île Locas, ainsi que les bois Vimont et d'Édimbourg dans une affectation « Conservation » plutôt que « Protection ».

La Commission recommande de n'apporter aucune modification à l'affectation de ces secteurs puisqu'ils sont principalement de propriété privée. Elle recommande également de réitérer son engagement à poursuivre la collaboration avec le Gouvernement du Québec et la CMM, et de participer financièrement, selon une contribution équivalente de chaque partie, à l'acquisition des trois grandes îles de l'archipel Saint-François, soit l'île Saint-Joseph, l'île aux Vaches et l'île Saint-Pierre, et ce, en vue d'assurer leur mise en valeur à des fins de conservation.

Enrichir le portrait des milieux naturels d'intérêt protégés

- Ajouter des secteurs boisés situés autour de l'école Leblanc, près de la rue de Naples, entre le boulevard Saint-Martin et le chemin du Trait-Carré, au nord du bois de l'Équerre ;
- Ajouter des milieux humides situés au nord de la rue de Renaix, dans la zone d'aménagement écologique particulière (ZAEP) de Laval-Ouest, à l'intersection de l'autoroute 13 et de l'autoroute 440 (cadran nord-est), à l'est du boulevard Curé-Labelle et au nord de l'autoroute 440, au sud de Saint-Martin et à l'ouest du boulevard Chomedey ;
- Ajouter plusieurs friches urbaines et tous les cours d'eau.

La Commission prend en compte les demandes abordant la sauvegarde et la mise en valeur de milieux naturels qui ne se situent pas à l'intérieur d'une affectation « Conservation », « Protection » ou « Agricole et conservation ». Elle tient à préciser que le schéma d'aménagement annonce l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels. Celui-ci traitera de la question des noyaux de conservation et des corridors écologiques dans lesquels figureront plusieurs de ces milieux. La Commission est d'avis qu'il est donc prématuré d'identifier dans le schéma d'autres milieux naturels protégés avant d'avoir mieux documenté la valeur de ces ensembles.

Viser une cible de 17 % de milieux naturels protégés et une cible de canopée de 30 %

Viser à conserver 17 % de milieux naturels sur le territoire lavallois plutôt que 14 %, et viser à augmenter la canopée de 22 % à 30 %.

La Commission rappelle que l'objectif de la CMM concerne toute la région métropolitaine et résulte d'un équilibre entre l'ensemble des territoires qui constituent la région montréalaise. Ainsi, la Ville de Laval adhère à l'objectif métropolitain de protéger 17 % du Grand Montréal et entend contribuer à cet objectif en visant la protection de 14 % du territoire lavallois. Elle précise également que cet objectif figure au Plan stratégique de la Ville. Par ailleurs, elle recommande de mettre à jour l'indice de canopée lavallois selon les données de la CMM, publiées le 15 mai 2017, qui identifient la canopée des arbres de 3 mètres et plus, plutôt que des arbres de 4 mètres et plus, élevant ainsi l'indice de canopée à 23,1 %. Elle précise aussi que le programme de foresterie urbaine visera l'augmentation de la canopée en priorisant les quartiers ayant un déficit en canopée.

Accroître la connectivité entre les milieux naturels

Veiller aux liens entre les différents milieux naturels existants.

La Commission appuie cette demande et précise que cette question sera analysée notamment dans le cadre du futur Plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels, qui traitera de la question des noyaux de conservation et des corridors écologiques dans lesquels figurent de nombreux secteurs boisés (incluant les boisés orphelins).

Assurer une meilleure gestion des surverses et améliorer la qualité de l'eau des rivières

Viser l'élimination progressive des surverses et une qualité d'eau permettant la baignade en tout temps.

La Commission recommande de modifier le parti d'aménagement afin de viser la réduction progressive des surverses et l'amélioration de la qualité de l'eau afin de rendre la baignade possible.

Préserver les berges

Compenser l'artificialisation des berges en aménageant des berges naturalisées.

La Commission recommande de modifier le parti d'aménagement afin de préciser la volonté de renaturaliser et d'aménager des berges.

Modifier les limites de certaines ZAEP et ajouter de nouvelles ZAEP

- Modifier les limites des ZAEP Saint-François Est, Pont Louis-Bisson, du bois Sainte-Dorothée, du bois Papineau et du bois d'Auteuil ;
- Ajouter de nouvelles ZAEP pour les secteurs du bois du Souvenir, de la montée Masson et à l'intersection de l'autoroute 13 et de l'autoroute 440 (cadran nord-est).

La Commission recommande de ne pas modifier la délimitation des ZAEP existantes ni d'en identifier de nouvelles, puisque tout ajout ou modification de ZAEP requiert une analyse détaillée. En revanche, les propositions pourront être évaluées ultérieurement et pourront engendrer, si nécessaire, une modification du schéma révisé.

Préciser les outils de gestion des ZAEP

Détailler les balises d'aménagements, l'encadrement des usages – notamment dans les ZAEP agricoles – et le fonctionnement du comité d'évaluation des projets de ZAEP.

La Commission recommande de ne pas modifier les dispositions applicables aux ZAEP et précise que les demandes relatives à la gestion des ZAEP dépassent la portée directe du schéma d'aménagement. Les balises d'aménagement, les usages autorisés et l'évaluation des projets dans les ZAEP seront plutôt précisés dans le cadre de la révision des règlements d'urbanisme.

Évaluer la possibilité d'acquérir les 24 îles orphelines

Procéder à l'acquisition des 24 îles sans désignation cadastrale et confier leur gestion à un organisme de conservation.

La Commission précise que ces îles se retrouvent toutes à l'intérieur de l'affectation « Conservation » et recommande d'ajouter au parti d'aménagement une action visant à évaluer la possibilité de devenir propriétaire des 24 îles orphelines de l'archipel lavallois et de les faire reconnaître comme aires protégées.

Revoir les limites des bois et corridors forestiers d'intérêt (municipal ou métropolitain)

Autoriser l'exclusion de certaines portions de terrains situés dans le bois du secteur Mattawa et dans le bois de l'Équerre afin d'en permettre le développement.

La Commission recommande de ne pas modifier les limites des bois et corridors forestiers d'intérêt en raison du grand intérêt écologique des milieux, de la perte d'une superficie importante de canopée, et de la nécessité de conformité au PMAD en ce qui concerne les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain.

8.2.2 MILIEUX DE VIE

Le second projet de SADR met de l'avant la constitution de milieux de vie de qualité. Une série d'attentions sont énoncées à travers de nombreux mémoires afin d'offrir aux Lavallois des quartiers à échelle humaine. Plusieurs mémoires ont mis de l'avant cette orientation qui se traduit par des aménagements conviviaux et inclusifs, une offre diversifiée en logements, des équipements et services publics adaptés à tous, ainsi qu'une reconnaissance de la force communautaire.

Inciter les déplacements piétons

Adopter une politique piétonne et bonifier le cadre des déplacements piétonniers, notamment en multipliant les trottoirs et en veillant à leur entretien en hiver, en particulier aux abords des stations de transport en commun.

La Commission précise que le schéma annonce déjà l'intention d'élaborer et de mettre en œuvre une étude d'opportunité sur les déplacements piétonniers. Elle recommande d'indiquer au parti d'aménagement la volonté de favoriser la mobilité durable lors de l'aménagement ou du réaménagement des rues, dont notamment l'ajout de trottoirs. Elle recommande également de préciser que la Stratégie neige pourra être évaluée, et révisée au besoin, à la lumière des conclusions de l'étude d'opportunité sur les déplacements piétonniers.

Préconiser une vision globale et intégrée pour la planification des besoins en établissements scolaires

Identifier au schéma d'aménagement les terrains pour l'emplacement de futurs services publics, dont les écoles, et favoriser la création d'une véritable synergie avec l'ensemble des partenaires impliqués, tant publics que privés.

La Commission comprend les enjeux reliés à la planification des services publics, dont les écoles. Toutefois, elle souhaite préciser que la planification de la localisation des établissements scolaires relève des commissions scolaires et que le schéma, en raison de son échelle de planification, ne constitue pas l'outil approprié pour identifier précisément les terrains des futures écoles. Elle recommande, d'une part, d'indiquer au parti d'aménagement que la Ville entend accompagner les commissions scolaires dans leur planification des futurs établissements scolaires et, d'autre part, d'ajouter aux balises d'aménagement générales applicables aux secteurs de planification particulière une balise spécifique sur l'étude des besoins en établissements scolaires.

Favoriser l'accessibilité universelle

Faire de l'accessibilité universelle un objectif à part entière du schéma d'aménagement, et prévoir des actions spécifiques en la matière.

La Commission indique que la notion d'accessibilité universelle est déjà présente de façon transversale dans le schéma. Elle ne recommande pas d'ajouter un objectif à cet égard dans le parti d'aménagement. Toutefois, elle recommande de remplacer les mots « Favoriser la création de » par les mots « Créer des » dans le titre de l'orientation 3 afin qu'il se lise comme suit : « Créer des milieux de vie complets, inclusifs et à l'échelle humaine ». Elle recommande également d'ajouter au parti d'aménagement une action visant à adopter et à mettre en œuvre une politique d'accessibilité universelle, en collaboration avec les acteurs du milieu, et à prévoir des normes d'accessibilité applicables aux différents types d'habitations dans la future réglementation d'urbanisme.

Veiller à la gestion du stationnement automobile

- Gérer le débordement des stationnements incitatifs vers le stationnement sur rue, notamment dans l'aire TOD de la station de métro Cartier ;
- Ne pas limiter le nombre de cases de stationnement, particulièrement au centre-ville ;
- Continuer de permettre le stationnement de surface pour les immeubles commerciaux.

La Commission recommande de ne pas modifier le schéma puisque l'optimisation des stationnements fait partie des balises d'aménagement générales applicables aux secteurs de planification particulière, et que l'élaboration d'une politique de stationnement et la révision des règlements d'urbanisme permettront d'étudier les besoins et les moyens pour mieux gérer le stationnement.

Mentionner le site archéologique du Moulin Saint-François

Faire référence au Moulin Saint-François en tant que site archéologique important, et souligner son rôle particulier dans le développement du premier domaine seigneurial de l'île Jésus.

La Commission précise que le site du Moulin Saint-François est déjà identifié au schéma sur la carte 2-48 concernant le patrimoine culturel. Elle recommande toutefois de détailler dans la légende de cette carte les sites archéologiques qui y sont identifiés et de décrire sommairement chacun des sites répertoriés, incluant le site du Moulin Saint-François, à la section du portrait portant sur le patrimoine archéologique.

Inclure les rangs à la cartographie du patrimoine culturel

Identifier au schéma les rangs en tant que patrimoine culturel et dont la mise en valeur pourrait notamment renforcer la capacité d'attraction de Laval.

La Commission recommande d'ajouter les rangs agricoles au patrimoine culturel de Laval sur la carte 2-48 concernant le patrimoine culturel, et de les mentionner à la section du portrait sur le paysage.

Préciser la nature du centre Alain-Grandbois

La désignation du centre, à l'annexe 6, comme « centre de ressource documentaire » ne représente pas bien la mission des organismes qui s'y trouvent, soit la Société d'histoire et de généalogie de l'île Jésus et le Centre d'archives de Laval.

La Commission recommande d'indiquer à l'annexe 6, dans la liste des équipements de sport, de loisirs et culturels, que le centre Alain-Grandbois est un centre de documentation historique plutôt qu'un centre de ressources documentaires.

Créer un lieu de mémoire et de diffusion de l'histoire lavalloise

Assurer une reconnaissance, une visibilité et un soutien accrus à l'histoire et au patrimoine lavallois.

La Commission précise que cette demande sera plutôt évaluée dans le cadre de l'élaboration du plan de développement régional de la culture.

8.2.3 CROISSANCE URBAINE

Le schéma d'aménagement permet de définir un cadre pour le futur développement de Laval. Répondant aux principes du développement durable, il respecte également les orientations du PMAD de la CMM. Les citoyens et organismes se sont exprimés sur ces nouveaux modèles d'aménagement permettant de repenser l'urbanisation de manière cohérente et contrôlée.

Revoir les hauteurs maximales

- Augmenter de 10 étages à 15 ou 25 étages la hauteur maximale pour le secteur de l'aire TOD de la station de métro Cartier ;
- Abaisser de 10 étages à 3 ou 4 étages la hauteur maximale pour le secteur de l'aire TOD de la station de métro Cartier ;
- Abaisser de 15 à 6 étages la hauteur maximale pour le secteur de la place de la Bellerive ;
- Augmenter à 15 étages la hauteur maximale des bâtiments dans la partie sud de la carrière Laval, au lieu de 6 étages au centre du site et 8 étages aux abords des boulevards Saint-Martin et des Laurentides.

La Commission recommande de conserver les hauteurs maximales pour l'aire TOD de la station de métro Cartier ainsi que pour le secteur de la place de la Bellerive, respectivement de 10 et 15 étages, et d'élargir la bande de hauteur maximale de 8 étages en bordure du boulevard des Laurentides (côté est) de 60 mètres à 150 mètres entre le boulevard Saint-Martin Est et la rue Saint-Michel. Elle rappelle que le schéma d'aménagement prévoit que les hauteurs maximales autorisées dans les règlements d'urbanisme devront être modulées afin d'assurer le respect du cadre bâti existant et de limiter les impacts négatifs sur les bâtiments de plus faible hauteur. À cet égard, la Commission recommande d'ajuster la section sur les hauteurs maximales afin d'assujettir tout projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment de 4 étages ou plus situé sur un terrain à proximité des berges à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Revoir les seuils minimaux de densité résidentielle

Abaisser ou augmenter les seuils de densité, notamment au centre-ville et dans les aires TOD.

La Commission recommande de ne pas abaisser les seuils minimaux de densité résidentielle prescrits, car ils découlent d'une obligation de conformité aux objectifs du PMAD. Elle ne recommande pas non plus de les augmenter, puisque la capacité d'accueil de nouveaux ménages du territoire lavallois dépasse, avec les densités prévues, les prévisions de croissance démographique de l'Institut de la statistique du Québec à l'horizon 2031.

Revitaliser le quartier Saint-Vincent-de-Paul

Requalifier le vieux pénitencier, aménager la place Jean-Eudes-Blanchard, protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial, et revitaliser l'entrée ouest du noyau villageois de Saint-Vincent-de-Paul et le boulevard Lévesque.

La Commission souligne que le schéma prévoit la réalisation d'une étude sur le potentiel de reconversion et de redéveloppement du vieux pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, la poursuite de la protection et de la mise en valeur des ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine, incluant le village de Saint-Vincent-de-Paul, et l'identification du pôle de quartier Saint-Vincent-de-Paul comme un secteur devant faire l'objet d'une planification particulière, notamment sous la forme d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). La Commission recommande d'ajouter une mention à la section sur les secteurs de planification particulière indiquant que le PPU est l'outil de planification privilégié pour les aires TOD et les pôles de quartier.

Créer un pôle de quartier à Vimont

Ajouter un pôle de quartier autour de l'intersection des boulevards des Laurentides et Saint-Elzéar correspondant à un ancien noyau villageois.

La Commission recommande de ne pas ajouter de pôle de quartier, mais plutôt de bonifier le portrait de l'aire TOD Vimont et d'ajouter une balise d'aménagement à la section sur les secteurs de planification particulière visant à assurer la connectivité entre la gare Vimont et l'ancien noyau villageois.

Favoriser le développement du logement social, communautaire et abordable

Inclure des projets pour construire des logements sociaux, communautaires et abordables dans les prochains plans d'action qui découleront du schéma, constituer une réserve foncière, et créer une réglementation obligeant les promoteurs immobiliers à inclure des logements abordables dans les nouvelles constructions.

La Commission indique que ces demandes relèvent plutôt de la Politique de l'habitation et des plans d'action annuels qui en découleront et qui assureront sa mise en œuvre.

Réévaluer les secteurs autorisant l'activité minière

Interdire l'activité minière au nord du bois Sainte-Dorothée.

La Commission précise que les dispositions législatives dans ce domaine ne permettent pas d'interdire l'activité minière dans le cadre du présent exercice de révision du schéma. L'ajout d'autres secteurs où l'interdiction minière serait également interdite fait actuellement l'objet d'une étude, dont le secteur visé par la demande, et pourrait éventuellement découler dans une modification future du schéma d'aménagement.

Modifier l'affectation de différents secteurs afin de les inclure dans l'affectation « Urbaine » ou « Industrielle »

- Modifier l'affectation de l'île Gagnon (de « Protection » à « Urbaine ») ;
- Modifier l'affectation du secteur situé à l'intersection nord-est des rues Principale et Paul-Émile-Roger (de « Commerciale régionale » à « Urbaine ») ;
- Modifier l'affectation du secteur situé à l'intersection sud-est des boulevards Curé-Labelle et Saint-Elzéar (de « Commerciale régionale » à « Urbaine ») ;
- Modifier l'affectation du secteur situé à l'intersection nord-ouest de l'autoroute 19 et du boulevard Saint-Martin Est (de « Industrielle » à « Urbaine ») ;
- Modifier l'affectation au sud-ouest du prolongement projeté de la rue Jules-Brillant (de « Commerciale régionale » à « Urbaine ») ;
- Modifier l'affectation dans la partie sud-est du bois de l'Équerre (de « Protection » à « Industrielle »).

La Commission recommande de modifier l'affectation de l'île Gagnon, du secteur des rues Principale et Paul-Émile-Roger, et du secteur à l'intersection des boulevards Curé-Labelle et Saint-Elzéar afin de les inclure dans l'affectation « Urbaine ». En revanche, elle recommande de ne pas modifier l'affectation des trois autres secteurs, dont les caractéristiques ou la localisation ne se prêtent pas à la réalisation de projets comportant une composante résidentielle, ou encore pour des considérations environnementales avec une perte significative du couvert forestier.

Élargir la gamme d'usages autorisés en tant que fonctions dominantes dans l'aire d'affectation « Commerciale régionale »

Permettre les usages « commerce de détail ou de services », « bureau » et « industrie » comme fonctions dominantes au sein de l'affectation « Commerciale régionale ».

La Commission précise que l'affectation « Commerciale régionale » vise à limiter et à concentrer l'offre commerciale régionale dans les pôles régionaux existants et le long des axes autoroutiers ou routiers structurants, de manière à éviter leur dispersion notamment dans les zones industrielles et ailleurs sur le territoire de Laval. Elle est d'avis que les commerces de détail et de services ainsi que les bureaux ne devraient y être autorisés qu'en tant que fonctions complémentaires, et ne recommande pas de les permettre comme fonctions dominantes. Elle recommande toutefois de permettre les industries compatibles (exigence de comptabilité au milieu d'insertion) en fonction dominante.

Agrandir le secteur d'expansion urbaine au sud de la gare Sainte-Rose

Modifier la carte du concept d'organisation spatiale afin d'ajouter quatre lots dans le secteur d'expansion urbaine identifié au sud de l'aire TOD de la gare Sainte-Rose.

La Commission recommande de modifier le concept d'organisation spatiale afin d'identifier comme secteur d'expansion urbaine la partie sud de l'aire TOD de la gare Sainte-Rose comprise dans l'affectation « Urbaine », puisque les terrains visés sont identifiés au schéma en tant que terrains structurants à construire ou à transformer.

Protéger les quartiers résidentiels situés à proximité de l'affectation « Haute technologie et innovation », à l'ouest de l'autoroute 25 entre la voie ferrée et le boulevard Lévesque Est, des nuisances d'un développement industriel potentiel

Interdire toute activité manufacturière pouvant nuire à la quiétude des résidents, et aménager une bande végétalisée entre les aires d'affectation « Urbaine » et « Haute technologie et innovation ».

La Commission recommande d'ajouter un article au document complémentaire du schéma précisant que la réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions permettant d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les usages industriels et les usages sensibles (ex. : habitation, garderie, établissement d'enseignement, de santé ou culturel, etc.).

8.2.4 TRANSPORT

L'organisation et l'offre en transport sont essentielles dans l'aménagement du territoire de Laval. Les demandes relatives à la planification du transport exprimées dans les mémoires concernent les parachèvements routiers annoncés, la consolidation du transport en commun ainsi que l'incitation au transport actif.

Revoir le raccordement du boulevard du Souvenir

Ne pas raccorder le boulevard du Souvenir afin de protéger le bois du Souvenir.

La Commission recommande d'annuler le projet de raccordement du boulevard du Souvenir et de permettre ainsi la préservation du bois du Souvenir.

Revoir les projets de prolongements d'autoroutes

- Ne pas réaliser le parachèvement de l'autoroute 19 ;
- Ne pas prolonger l'autoroute Jean-Noël-Lavoie (Aut. 440).

La Commission souligne que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 est identifié au PMAD et que sa réalisation est prévue par le MTMDET. Le schéma mentionne que la Ville de Laval poursuivra, avec le MTMDET, sa collaboration et la réflexion concernant ce projet qui comprend également des voies réservées au transport collectif. En ce qui concerne le prolongement de l'autoroute 440, celui-ci est également identifié au PMAD. Le schéma y mentionne qu'un tel prolongement dans le secteur ouest de Laval pourrait prendre la forme d'une autoroute ou d'un boulevard urbain. La Commission recommande de maintenir le statu quo et de poursuivre la réflexion à cet égard.

Revoir le prolongement du boulevard Dagenais

Ne pas raccorder le boulevard Dagenais afin de préserver les milieux naturels qui s'y trouvent.

La Commission recommande de ne pas modifier le schéma, car le raccordement du boulevard permettrait d'améliorer la connectivité est-ouest de ce secteur. Elle recommande d'indiquer dans les balises d'aménagement applicables à l'aire TOD de la gare Vimont que le projet de raccordement devra tenir compte des impacts environnementaux, économiques et sociaux.

Améliorer le service et les infrastructures de transport en commun

- Prévoir une ligne d'autobus sur le pont de l'autoroute 25, un circuit reliant les quartiers Saint-François et Saint-Vincent-de-Paul via le boulevard Marcel-Villeneuve, un corridor de transport collectif reliant Saint-François à la station Montmorency via une voie réservée sur l'autoroute 440, et un terminus du Service rapide par bus (SRB) Pie-IX à l'intersection des autoroutes 25 et 440 ;
- Implanter un train de banlieue dans l'est de Laval en parallèle de la voie du Canadien Pacifique avec bouclage de la ligne Montréal-Mascouche, et implanter une gare intermodale à l'intersection des autoroutes 25 et 440.

La Commission rappelle que ce type de demandes relève, d'une part, de la STL concernant le réseau strictement lavallois et, d'autre part, de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour les projets de train de banlieue : ces suggestions pourront être transmises aux organismes concernés.

Projeter le réseau électrique lavallois (REL)

Identifier dès maintenant des terrains à acquérir en vue d'implanter un nouveau mode de transport collectif reliant l'est et l'ouest de l'île Jésus via le centre-ville.

La Commission salue la proposition, mais indique qu'un tel projet nécessite des analyses approfondies et une concertation avec les différents partenaires concernés. La Commission considère donc prématuré de le faire figurer dans le schéma d'aménagement.

Favoriser le vélopartage et l'autopartage

Implanter un système de vélo libre-service, notamment dans l'affectation « Multifonctionnelle » et à proximité des stations de métro, et déployer l'offre de service d'autopartage sur le territoire.

La Commission recommande d'ajouter au parti d'aménagement une action relative à la notion d'autopartage et de vélopartage, notamment au centre-ville et à proximité des stations de métro.

Intégrer des critères de mise en valeur des paysages routiers

Intégrer des notions de qualités paysagères, de design, de signature visuelle et de verdissement dans tous les projets de transport.

La Commission recommande d'ajouter ces notions dans les actions déjà prévues au parti d'aménagement à l'égard des projets d'infrastructures et de transport.

8.2.5 ÉCONOMIE

La vitalité économique de Laval est un atout indéniable. Plusieurs propositions émises dans les mémoires en font d'ailleurs la promotion.

Valoriser le rôle des petites et moyennes entreprises (PME)

Mettre davantage de l'avant les PME dans le schéma puisqu'elles sont la base d'une structure industrielle équilibrée et compétitive.

La Commission recommande de souligner dans le parti d'aménagement la contribution des PME au développement économique de Laval.

Miser sur le caractère insulaire de Laval

Construire l'image de marque de Laval autour du concept d'archipel.

La Commission recommande d'ajouter une action au parti d'aménagement visant à poursuivre la collaboration avec les partenaires impliqués dans le déploiement de la Trame verte et bleue, afin d'assurer la mise en œuvre du projet métropolitain du parc de la Rivière-des-Mille-Îles.

Préciser le caractère touristique du centre-ville

- Ajouter le sous-objectif : « Faire du centre-ville de Laval une destination touristique vivante, innovante et performante qui sera reconnue par son identité » ;
- Ajouter l'action : « Obtenir le statut de zone touristique pour le centre-ville ».

La Commission recommande d'ajouter au parti d'aménagement le sous-objectif « Faire du centre-ville de Laval une destination touristique vivante, innovante et performante qui sera reconnue par son identité », ainsi que l'action « Viser l'obtention du statut de zone touristique au centre-ville ».

Revoir le texte décrivant le Centre Laval et modifier la carte des terrains structurants à construire et à transformer

Reformuler le texte décrivant le Centre Laval afin de tenir compte des récents investissements qui y ont été faits, et retirer le terrain du Centre Laval de la carte des terrains structurants à redévelopper.

La Commission recommande de ne pas modifier la carte des terrains structurants à construire et à transformer, et de reformuler le texte concernant les centres commerciaux en bordure de l'autoroute 15 pour tenir compte des investissements récents et axer sur le potentiel d'optimisation de certaines propriétés.

8.2.6 ZONE AGRICOLE

Alors qu'un tiers du territoire de Laval est en zone agricole, des mémoires ont été déposés concernant, d'une part, la mise en valeur de ce milieu agricole et, d'autre part, des demandes particulières d'exclusion de la zone agricole.

Revoir les limites de la zone agricole permanente

Exclure de la zone agricole le secteur agricole de Sainte-Dorothée sud ainsi que certaines parties des secteurs agricoles de Sainte-Dorothée centre et de Saint-François, Auteuil et Duvernay.

La Commission indique qu'il est de la volonté de la Ville de Laval de maintenir l'intégralité de la zone agricole permanente de Laval, et qu'un tel maintien est nécessaire pour assurer la conformité du schéma au PMAD. De plus, l'analyse du potentiel d'accueil du territoire lavallois indique que les terrains structurants à construire et à redévelopper, disponibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville de Laval, permettent de répondre aux besoins en espaces résidentiels, institutionnels et économiques anticipés, au moins jusqu'en 2031. À cet égard, la Commission recommande de maintenir les limites actuelles de la zone agricole permanente de Laval.

Autoriser l'implantation de marchés publics dans la zone agricole permanente

Modifier les usages autorisés dans l'affectation « Agricole » pour permettre l'usage « marché public ».

La Commission recommande de ne pas modifier les fonctions autorisées dans l'affectation « Agricole », car l'implantation d'un marché public (usage commercial) dans la zone agricole permanente irait à l'encontre des orientations et des objectifs du schéma et du Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de Laval, lesquels visent à consolider les kiosques fermiers dans la zone agricole permanente de Laval et l'implantation des marchés publics ou de quartier dans la zone urbaine.

Permettre une irrigation de qualité en zone agricole

Prévoir, dans le cadre de la planification des conduites d'alimentation en eau potable, une desserte en eau de qualité pour approvisionner les entreprises agricoles localisées dans les secteurs de la zone agricole où l'eau souterraine est salée, donc de mauvaise qualité pour l'irrigation.

La Commission prend note de cette préoccupation des agriculteurs et rappelle que le schéma prévoit qu'à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, les prolongements et les nouveaux réseaux d'aqueduc et d'égout pourront être autorisés pour des motifs de salubrité et de santé publique.

Modifier les fonctions autorisées dans l'affectation « Agricole et conservation »

Autoriser les fonctions « commerce » ou « industrie artisanale complémentaire à l'agriculture » comme fonction complémentaire dans l'affectation « Agricole et conservation », au même titre que dans l'affectation « Agricole ».

La Commission recommande de ne pas modifier les fonctions autorisées dans l'affectation « Agricole et conservation », car il n'est pas souhaitable d'autoriser des commerces ou des industries artisanales, même si elles sont reliées à l'agriculture, dans les bois d'intérêt métropolitain. La Commission rappelle qu'en plus d'assurer la dominance de la fonction agricole et de sa mise en valeur, cette affectation vise à assurer la conservation, la protection et la mise en valeur durable des ensembles boisés et des milieux naturels faisant partie de la trame agricole lavalloise.

Retirer le zonage de production animale

Se limiter aux normes de distances séparatrices prévues au document complémentaire et ne pas ajouter d'autres contraintes à la pratique de l'élevage en zone agricole.

La Commission recommande de maintenir le zonage de production dans la zone agricole de Laval compte tenu de la proximité et de la densité du milieu urbain adjacent.

Assouplir les dispositions relatives à l'abattage d'arbres pour les producteurs agricoles

Autoriser la coupe de bois de chauffage à des fins personnelles pour les producteurs agricoles dans un écosystème forestier exceptionnel (EFE).

La Commission est d'avis que l'interdiction d'abattage d'arbres pour le bois de chauffage à des fins personnelles par les producteurs agricoles dans un EFE doit être maintenue au schéma afin de s'assurer de la protection de ces espaces exceptionnels. Elle précise que ces normes pourraient être assouplies dans le cadre de la réglementation d'urbanisme de concordance au schéma.

8.2.7 AUTRE

Les questionnements, inquiétudes ou remarques relatifs au projet de loi 122 et aux mécanismes de consultation publique ont été nombreux dans les mémoires déposés.

Assurer la pérennité des démarches de consultation publique

- Poursuivre les collaborations avec le milieu et les organismes locaux en amont des décisions ;
- Maintenir un processus de consultation publique, palliant la perte éventuelle des référendums municipaux.

La Commission recommande d'ajouter une section au chapitre 6 faisant état des valeurs porteuses de la participation citoyenne, présentées dans la nouvelle Politique sur les consultations publiques en cours d'élaboration, en continuité avec les efforts déployés par la Ville depuis 2013.

Consulter les citoyens concernés par l'aménagement de leurs quartiers

Intégrer les citoyens dans les réflexions touchant leur milieu de vie.

La Commission souligne que le schéma mentionne la volonté d'impliquer les citoyens dans les exercices de planification particulière, et recommande de bonifier la section sur la révision des règlements d'urbanisme au chapitre 6, afin de mieux détailler les objectifs de la Ville quant aux consultations publiques et à la participation citoyenne dans le cadre de cet exercice.

8.3 LISTE DES MÉMOIRES DÉPOSÉS

1. Olymbec
2. Groupe immobilier Van Houtte
3. Mouvement maisons attachées personnalisées et standardisées
4. Alain Letendre
5. Benito Masi et Franco Pagliuca
6. Revitalisation urbaine intégrée de Chomedey
7. Comité de citoyens pour des transports collectifs dans l'est de Laval
8. Comité des résidents de l'Oasis Saint-Martin
9. Groupe CRH Canada inc.
10. Ginette Bélisle
11. Propriétaires de terrains du Chemin Bord-de-l'Eau
12. Jean Lavoie
13. Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec
14. Simone Bourgeois
15. Scott Campbell
16. Enzo Di Ciocci
17. Habitations Trigone
18. Jean-François Légaré
19. Patrimoine en tête
20. Conseil régional de l'environnement de Laval
21. Sandra Coache
22. Yolaine Raby
23. Denis Mayer
24. John Michaud
25. Raymond et Roxanne Michaud
26. Carole Paquin
27. Nathalie Lemieux et François Labelle
28. Conseil régional de l'environnement de Laval et Comité de protection de l'environnement de Saint-François
29. Raymonde Verdon
30. Sauvons les trois grandes îles
31. Société en Commandite du Lac de Mai
32. Gimmelin
33. Pierre Bonin
34. Denise Bourgeois
35. Résidents du boulevard Lévesque Est
36. Commission scolaire de Laval
37. Viviane Monette
38. Chambre de commerce et d'industrie de Laval
39. Association des copropriétaires du condominium Le Maritime
40. PlantAction
41. Fédération de l'Union des producteurs agricoles Outaouais-Laurentides
42. Fonds de placement immobilier Cominar
43. Tourisme Laval
44. Joseph Tassoni
45. Immeubles de l'Équerre
46. Gestion S.I.B.
47. Société 9136-4737 Québec inc.

48. Comité de parents de la Commission scolaire de Laval
49. Regroupement des organismes de promotion des personnes handicapées de Laval
50. Développement Rocade inc.
51. Marc Patrick Roy
52. Karine Paquette
53. Jérôme Cormier
54. Geneviève Boismenu
55. Isabelle Bouchard
56. Association pour la protection du boisé de Sainte-Dorothée
57. Société d'histoire et de généalogie de l'île Jésus et Centre d'archives de Laval
58. Éco-Nature
59. Groupe de parents de l'école Saint-Norbert
60. Comité de protection de l'environnement de Saint-François
61. Marie-Christine Bélanger
62. Joanna Posca
63. Rémi Gaudreau
64. Le Mouvement Ceinture Verte
65. Julie Legault
66. Montoni
67. Pierre Clément
68. Voix des parents de Sainte-Rose
69. Marcel Naud
70. Diane Hétu
71. Centre intégré de santé et de services sociaux de Laval
72. Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent
73. Marie-Lynne MacAdams
74. Élie Kamal
75. Forme ta vie
76. Groupe de propriétaires de la rue Laforest
77. Sébastien Sachetelli
78. Institut national de la recherche scientifique
79. Ghislain Laframboise
80. Comité Bois du Souvenir
81. Nathalie Desjardins
82. Nadya Pilot
83. Corporation de développement communautaire de Laval
84. Corporation pour la mise en valeur du bois de l'Équerre
85. Robert Dupuis (avis exprimé en audience publique)

ANNEXE 15 : PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME GARE SAINTE-ROSE

(*Règl. S.A.D.R.-1.4, en vigueur le 07-07-2022*)

Annexe A du règlement S.A.D.R.-1.5

Programme particulier d'urbanisme Gare Sainte-Rose

Un quartier en harmonie avec la nature

Juillet 2022



Mot du maire



Chères citoyennes, chers citoyens,

Le secteur de la gare Sainte-Rose poursuit sa transformation. Celle-ci est née d'une inspirante démarche collective : des citoyens, des jeunes du secondaire ainsi que des commerçants du Vieux-Sainte-Rose et d'Auteuil ont réfléchi collectivement pour créer ce futur quartier qui sera à leur image.

Ce concept d'aménagement suit aussi les lignes directrices du schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval. C'est pourquoi on constate dans ses fondements la volonté de concevoir des milieux de vie durables. En effet, l'équilibre y est maintenu entre l'urbanité et le patrimoine naturel, notamment en matière de densité, de diversification et de cohabitation. Ainsi, le futur pôle de la gare, basé sur la convergence des différents modes de transport, et les quartiers agro-urbains, fondés sur l'intégration de l'agriculture à la vie de tous les jours, seront la démonstration concrète d'un environnement sain et durable.

Je vous remercie encore une fois de votre implication, et je lève mon chapeau aux équipes d'urbanisme, qui ont accompli un remarquable travail. La planification mise en place répond aux besoins de la population, mais elle respecte aussi la constante et positive évolution de notre ville.

Stéphane Boyer

Maire de Laval

Mot de la conseillère municipale de Sainte-Rose



Chères citoyennes, chers citoyens,

Le programme particulier d'urbanisme Gare Sainte-Rose franchit une nouvelle étape. Le quartier se transformera graduellement selon des principes d'aménagement qui ont été décidés collectivement.

Entre autres, des parcs et des espaces publics suivront cette vision cohérente du quartier, mais aussi, le transport collectif et la mobilité active seront plus accessibles. Une densification graduelle et une saine mise en valeur des commerces et des services de proximité seront aussi les signes de la conception d'un secteur à échelle humaine, conçu de manière durable. Le secteur de la gare sera un cœur de quartier dynamique et multifonctionnel à partir duquel des milieux de vie durables à prédominance résidentielle et d'inspirants quartiers agro-urbains se déploieront.

Finalement, l'harmonie est au centre du concept d'aménagement. Ainsi, la cohabitation des différentes époques historiques sera maintenue, et l'on y percevra un parfait équilibre entre l'urbanité et les milieux naturels.

Je remercie toutes les personnes qui se sont impliquées jusqu'ici, et je salue l'incroyable travail qu'ont effectué nos équipes.

Flavia Alexandra Novac

Conseillère municipale de Sainte-Rose

Structure du document

Ce document constitue le Programme particulier d'urbanisme (PPU) Gare Sainte-Rose.

La première partie présente le contexte dans lequel s'inscrit la démarche de planification du secteur de la gare Sainte-Rose. Le contexte de planification du territoire, les enjeux d'aménagement et de développement par thème y sont résumés, ainsi que la démarche de consultation auprès du milieu.

La deuxième partie du document expose la vision d'aménagement proposée qui orientera la planification et le développement du secteur de la gare Sainte-Rose pour les 20 prochaines années. Elle présente un énoncé de vision, les orientations et les objectifs du milieu, le concept d'organisation spatiale ainsi que les propositions d'aménagement pour le territoire visé par le PPU.

La troisième section détaille la mise en œuvre du programme. Elle énonce les prescriptions réglementaires et les critères d'aménagement qui permettront d'encadrer les projets immobiliers et inclut également un plan d'action permettant de concrétiser le développement du secteur de la gare Sainte-Rose selon la vision du PPU.

Table des matières

Partie 1 – Contexte

1.1 Cadre de planification

1.2 Territoire d'application

1.3 Historique de développement

1.4 Enjeux d'aménagement et de développement

1.5 Démarche participative et contributions du milieu

Partie 2 – Vision d'aménagement

2.1 Énoncé de vision

2.2 Orientations et objectifs d'aménagement

2.3 Concept d'organisation spatiale

2.4 Propositions d'aménagement

- 2.4.1 Pôle multifonctionnel de la gare
- 2.4.2 Quartiers agro-urbains
- 2.4.3 Quartiers durables

Partie 3 – Mise en œuvre

3.1 Cadre réglementaire

- 3.1.1 Affectations du sol
- 3.1.2 Hauteurs des bâtiments
- 3.1.3 Plan d'implantation et d'intégration architecturale
- 3.1.4 Tracé et aménagement des voies de circulation
- 3.1.5 Gestion du stationnement

3.2 Plan d'action

Liste des plans

Partie 1

Plan 1-1 Territoire d'application du PPU Gare Sainte-Rose

Partie 2

Plan 2-1 Vision de développement du secteur de la gare Sainte-Rose
Plan 2-2 Trame verte et bleue proposée
Plan 2-3 Trame de rue structurante et locale proposée
Plan 2-4 Réseaux de mobilité active et collective existants et proposés
Plan 2-5 Secteurs de développement et des milieux de vie proposés
Plan 2-6 Proposition d'aménagement globale et délimitation des milieux de vie proposés
Plan 2-7 Plan détaillé proposé pour le pôle multifonctionnel de la gare
Plan 2-8 Plan détaillé proposé pour les quartiers agro-urbains
Plan 2-9 Plan détaillé proposé pour les quartiers durables

Partie 3

Plan 3-1 Affectations du sol
Plan 3-2 Hauteurs minimales et maximales des bâtiments
Plan 3-3 Tracé proposé des voies de circulation
Plan 3-4 Interventions structurantes

Liste des figures

Partie 1

Figure 1-1 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1931
Figure 1-2 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1961
Figure 1-3 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1971
Figure 1-4 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1983
Figure 1-5 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 2000
Figure 1-6 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 2017

Partie 2

Figure 2-1 Image d'ambiance de la place publique de la gare
Figure 2-2 Image d'ambiance d'un quartier agro-urbain type
Figure 2-3 Image d'ambiance d'un quartier durable type

Partie 3

Figure 3-1 Aménagement proposé Axe nord-sud avec BHNS
Figure 3-2 Aménagement proposé Boulevard Sainte-Rose Est
Figure 3-3 Aménagement proposé Boulevard de la Renaissance
Figure 3-4 Aménagement proposé Chemin de l'Équerre, rue Saint-Saëns Ouest et axe nord-sud entre la rue Saint-Saëns Ouest et le boulevard Sainte-Rose Est
Figure 3-5 Aménagement proposé Avenue des Terrasses
Figure 3-6 Aménagement proposé Rue locale standard
Figure 3-7 Aménagement proposé Rue partagée
Figure 3-8 Emprise au sol du stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose

Liste des tableaux

Partie 3

Tableau 3-1 Usages, implantation et autres dispositions par aire d'affectation
Tableau 3-2 Plan d'action

Liste des acronymes

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BHNS	Bus à haut niveau de service
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSSL	Centre de services scolaires de Laval
MELCC	Ministère de l'Environnement et de Lutte contre les changements climatiques
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMHL	Office municipal d'habitation de Laval
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPU	Programme particulier d'urbanisme
SADR	Schéma d'aménagement et de développement révisé
STL	Société de transport de Laval

Partie 1

Contexte



Partie 1 – Contexte

La première partie du document expose le contexte dans lequel s'inscrit la planification du secteur de la gare Sainte-Rose. Elle présente d'abord l'outil retenu pour définir le développement de ce territoire, le programme particulier d'urbanisme (PPU), puis aborde le cadre de planification métropolitain, régional et local dans lequel il s'insère. Le territoire d'application et les éléments qui ont mené à sa délimitation sont ensuite exposés. Quelques photos sont également présentées pour mieux comprendre l'évolution du territoire d'application et le développement de son cadre bâti, suivi d'une liste des différents enjeux d'aménagement qui le caractérise en fonction de quatre thèmes : la forme urbaine, la mobilité, l'environnement et la dynamique urbaine. Cette première partie se termine par un résumé des attentes citoyennes issues des consultations publiques tenues le 3 juin 2019 et le 23 septembre 2020 dans le cadre de la démarche participative sur le PPU Gare Sainte-Rose.

1.1 Cadre de planification

1.2 Territoire d'application

1.3 Historique de développement

1.4 Enjeux d'aménagement et de développement

1.5 Démarche participative et contributions du milieu

1.1 Cadre de planification

Le programme particulier d'urbanisme

C'est le programme particulier d'urbanisme (PPU) qui a été retenu comme outil de planification pour encadrer le développement de l'aire TOD de la gare Sainte-Rose et de son secteur environnant. Le Programme particulier d'urbanisme de la gare Sainte-Rose s'inscrit dans le cadre d'une démarche de planification globale, qui intègre à la fois la vision et les objectifs d'aménagement et de développement de portée métropolitaine (PMAD), régionale (SADR) et locale (milieu d'insertion).



Boulevard Sainte-Rose Est à l'entrée du site de la gare Sainte-Rose
Source : Ville de Laval

Qu'est-ce qu'un Programme particulier d'urbanisme (PPU)?

Le PPU est un outil d'urbanisme qui permet de préciser la planification de secteurs spécifiques du territoire qui requièrent une attention particulière.

Il sert à programmer des interventions municipales permettant de répondre à des enjeux et à des objectifs de planification. À ces fins, il sert également à encadrer les interventions sur le domaine privé pour orienter le développement vers une vision commune.

Couvrant la plus petite échelle de planification, le PPU doit être conforme aux objectifs et aux orientations des paliers supérieurs, soit ceux du PMAD de la CMM ainsi que ceux du SADR de la Ville de Laval.

Le PPU permet de définir une vision d'aménagement et de développement pour les 20 prochaines années et celle-ci se traduit par des orientations, des objectifs, des stratégies d'intervention et des moyens de mise en œuvre soutenant le développement urbain proposé.

Objectifs :

1. **Répondre aux exigences métropolitaines et régionales**
   - Objectifs du PMAD
   - Objectifs du SADR
2. **Tenir compte du milieu d'insertion**
   - Caractéristiques du milieu
   - Enjeux d'aménagement et de développement
3. **Répondre aux attentes du milieu**
   - Démarche participative
   - Attentes citoyennes
   - Attentes des acteurs clés

Le plan métropolitain d'aménagement et de développement

En 2012, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adoptait son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Cet outil de planification définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain. Le PMAD se caractérise par une approche qui protège l'environnement et qui arrime l'aménagement et le transport.

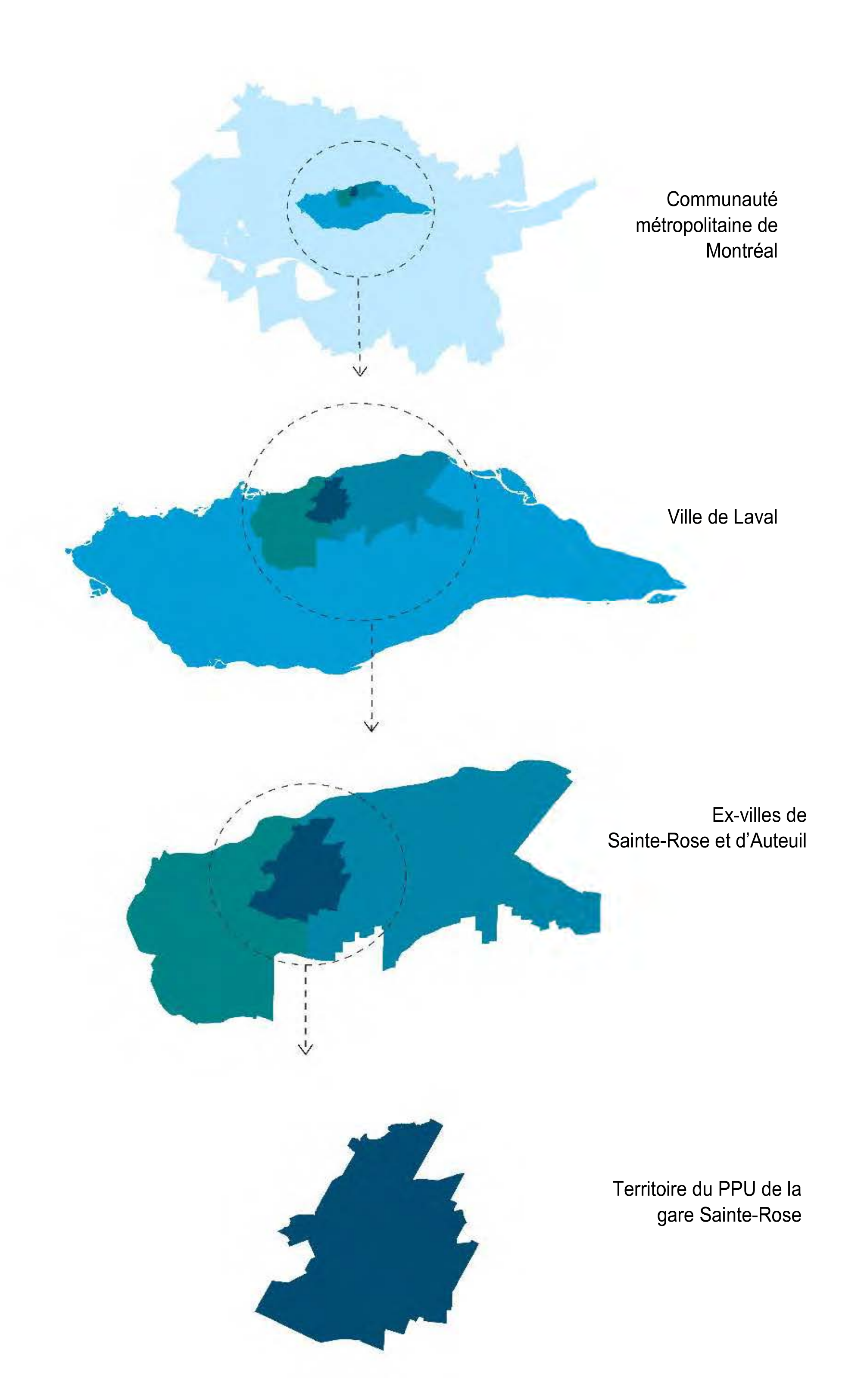
Parmi ces objectifs, le PMAD prévoit orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031 (objectif 1.1). Pour y arriver, le PMAD identifie tous les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et projeté comme des aires à densifier et à urbaniser, soit des aires TOD (transit-oriented development).

Pour chaque aire TOD, des seuils minimaux de densité résidentielle ont été définis, en fonction du milieu d'accueil et du type d'infrastructure (métro/système léger sur rail [SLR];) train de banlieue; tramway/service rapide par bus [SRB]). Ceux-ci doivent être intégrés aux documents de planification régionaux.

Les aires TOD identifiées au PMAD doivent faire l'objet d'une planification détaillée afin de créer des milieux urbains de qualité et durable. La CMM a d'ailleurs mis en place un programme d'aide financière afin d'appuyer la conception de projets novateurs dans ces aires TOD, dont celle de la gare Sainte-Rose.

Qu'est-ce qu'un TOD

Le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou service rapide par bus [SRB]). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile.



Le Schéma d'aménagement et de développement révisé

En 2017, la Ville de Laval adoptait son Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR). Élaboré en fonction des grands principes du développement durable et des nouvelles tendances en aménagement du territoire, le SADR marque un tournant dans la façon de planifier le territoire de Laval. Conforme aux grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire ainsi qu'au PMAD, le SADR intègre aussi la vision stratégique Laval 2035 : urbaine de nature (adoptée en 2015), inscrite dans la démarche Repensons Laval.

Quatre idées maîtresses traduisent cette vision :

- L'équilibre entre le développement urbain et la préservation des milieux naturels et agricoles et du patrimoine;
- La complémentarité entre les pôles de quartier et le centre-ville;
- Le lien indissociable entre l'aménagement du territoire et la planification du transport;
- La planification du développement économique.

Le SADR reprend également l'identification des aires TOD définies par le PMAD. Celles-ci, incluant l'aire TOD de la gare Sainte-Rose, constituent, avec le centre-ville, les pôles de quartier et les artères structurantes, soit les composantes stratégiques du tissu urbain lavallois qui devront faire l'objet d'une planification particulière.

Afin de guider cette planification particulière, le SADR prévoit des balises d'aménagement générales s'appliquant à l'ensemble des aires TOD du territoire de Laval ainsi que des balises propres à l'aire TOD de la gare Sainte-Rose. La planification devra respecter l'identité et les caractéristiques du milieu d'insertion ainsi que la volonté des citoyens et des acteurs clés du milieu.

Balises d'aménagement applicables aux aires TOD

- Densité des usages adaptée au milieu
- Proximité diversité et mixité des fonctions
- Dynamique économique
- Diversité des types d'habitation et inclusion sociale
- Design et échelle humaine
- Aménagement durable
- Accessibilité du transport collectif
- Priorité des déplacements actifs
- Réduction et optimisation des stationnements
- Connectivité de la trame urbaine et mobilité durable
- Desserte en services publics

Balises d'aménagement applicables à l'aire TOD de la gare Sainte-Rose

- Créer un pôle d'activité autour de la gare, comprenant une offre commerciale et communautaire de proximité
- Améliorer la connectivité routière nord-sud et parachever le réseau routier artériel
- Augmenter le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes par l'amélioration des infrastructures dédiées à la mobilité active
- Créer une identité visuelle pour le secteur en intégrant ses atouts naturels
- Conserver et mettre en valeur les paysages agricoles et naturels ainsi que les principaux éléments naturels d'intérêt
- Consolider le pôle institutionnel par l'aménagement de parcs
- Mettre en valeur le bois de l'Équerre par l'aménagement d'accès pour les occupants du secteur
- Redévelopper le site de dépôt de neige
- Remembrer les propriétés foncières morcelées dans la partie est du secteur

1.2 Territoire d'application

Le territoire d'application du PPU Gare Sainte-Rose couvre une superficie d'environ 415 ha. Il est situé de part et d'autre de la voie ferrée du Canadien Pacifique, sur la ligne de train exo2 Saint-Jérôme, aux limites du secteur du Vieux-Sainte-Rose et du quartier d'Auteuil, à proximité de la rivière des Mille Îles. Il constitue un secteur de transition entre deux milieux bâtis pour lequel le développement permettra de lier les secteurs limitrophes afin de réaliser une trame urbaine complète et cohérente.

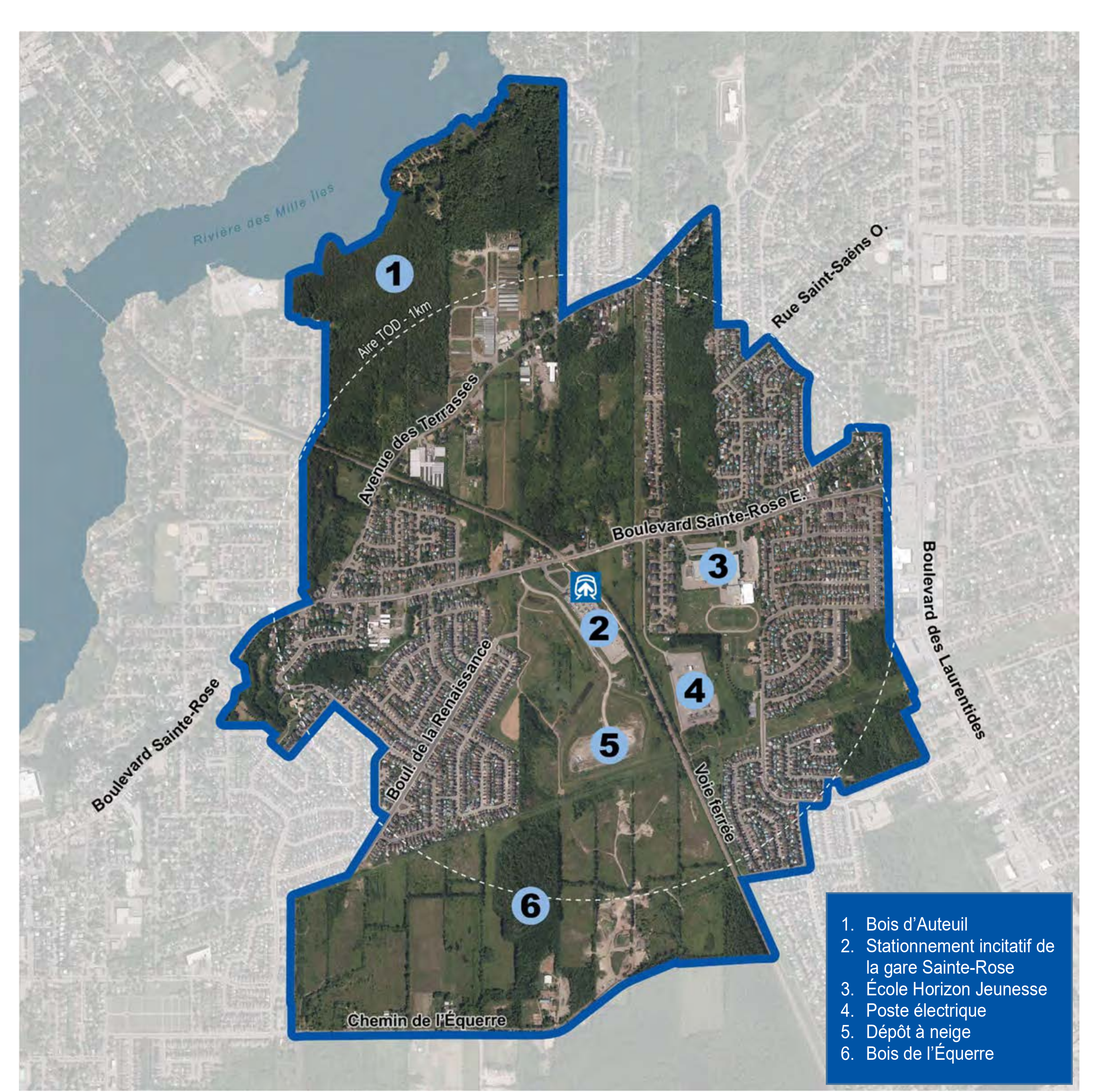
La délimitation de ce territoire s'appuie sur les éléments suivants :

- Il inclut la quasi-totalité de l'aire TOD de la gare Sainte-Rose définie au PMAD et identifiée comme secteur de planification particulière au SADR. Ce secteur, qui couvre un territoire d'un rayon d'un kilomètre à partir du point d'accès de la gare Sainte-Rose, comprend à la fois un milieu établi, majoritairement résidentiel unifamilial, et des terrains à construire ou à requalifier, dont le site de dépôt à neige, des inclusions agricoles et des terrains vacants. Le secteur est traversé par le boulevard Sainte-Rose Est dont la vocation est à définir;
- Au nord de l'aire TOD, le territoire s'étend de manière à intégrer une partie des inclusions agricoles situées le long de l'avenue des Terrasses. Ces terrains présentent un potentiel de requalification et il est souhaitable d'établir pour ceux-ci une vision d'aménagement intégrée à l'ensemble du secteur de la gare et en lien avec les densités résidentielles minimales exigées dans le SADR;
- Le territoire visé comprend également une partie de la zone d'aménagement écologique particulière (ZAEP) du bois d'Auteuil, incluant les rives de la rivière des Mille Îles, qu'il est souhaitable d'intégrer dans la vision d'aménagement du secteur de la gare afin d'établir un lien fort avec les milieux de vie établis et à créer;
- Au sud de l'aire TOD, le territoire visé se prolonge jusqu'au chemin de l'Équerre afin d'inclure les terrains vacants à potentiel de développement situés à l'extérieur de l'aire TOD et de les intégrer à la planification du secteur, en continuité de l'aménagement de type TOD, et en lien avec les densités résidentielles minimales exigées dans le SADR. Ces terrains sont inclus dans la ZAEP du bois de l'Équerre dont la planification devra à la fois composer avec des obligations de densification résidentielle et des balises de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

Les limites du territoire visé suivent le tracé des rues, les lignes de lots ou les limites des secteurs de densification résidentielle du SADR.

À la suite des décrets gouvernementaux de 1979 et de 1990 déterminant la zone agricole de Laval, plusieurs petites entités exploitées par des agriculteurs se sont retrouvées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Certains agriculteurs voulant poursuivre l'exploitation de celles-ci ont demandé à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) de leur octroyer un statut d'inclusion agricole. Un protocole d'entente entre la Ville de Laval et l'Union des producteurs agricoles (UPA) de Laval signé en 1988 prévoit que ces inclusions après décret peuvent obtenir, à la demande de l'agriculteur, leur exclusion de la zone agricole auprès de la CPTAQ.



Plan 1-1 Territoire d'application du PPU Gare Sainte-Rose

1.3 Historique de développement

Le territoire visé par le Programme particulier d'urbanisme Gare Sainte-Rose était initialement inclus dans la municipalité de la paroisse de Sainte-Rose-de-Lima qui, à l'époque, couvrait la presque totalité de l'île Jésus. À partir de 1858, il fera partie de l'ancien village Sainte-Rose, pour devenir Ville Sainte-Rose en 1918 à l'ouest de la voie ferrée et à l'est de celle-ci, puis Ville d'Auteuil en 1961.

La voie ferrée apparaît en 1876 avec la construction d'un premier tronçon reliant Montréal et Saint-Jérôme. La gare Sainte-Rose, située à l'origine à l'extrémité de la terrasse Dufferin, sera démolie en 1983 puis remise en fonction en 1997 à son emplacement actuel, soit au sud du boulevard Sainte-Rose Est.

Les photos aériennes qui suivent montrent bien l'évolution de l'urbanisation du territoire visé par le PPU. Celui-ci se caractérisait à l'époque par sa forte vocation agricole qui demeure encore présente aujourd'hui, principalement le long de l'avenue des Terrasses et du chemin de l'Équerre.

Avant les années 1950, quelques résidences ont été érigées dans le secteur, essentiellement le long du boulevard Sainte-Rose Est, de l'avenue des Terrasses et du chemin de l'Équerre. C'est d'ailleurs le long de ces trois axes que l'on retrouve les principaux bâtiments patrimoniaux du secteur, dont la maison Joly construite vers 1770.

Le développement à des fins résidentielles s'est amorcé au début des années 1980, notamment avec l'ouverture des rues Trahan, Tousignan, Toupin et Trudel, à l'est de l'emplacement de l'école Horizon Jeunesse construite en 1971.

C'est toutefois au cours des années 2000 que le développement prend son essor avec la poursuite de l'urbanisation provenant de l'est et de l'ouest du secteur, tant du côté d'Auteuil que de Sainte-Rose.

Le cadre bâti du secteur de la gare Sainte-Rose est jeune, la majeure partie (71,9 %) des bâtiments ayant été construits après 1990, et son territoire demeure somme toute peu construit.



La gare Sainte-Rose en 1876
Source : Canadien Pacifique



Avenue des Terrasses
Source : Ville de Laval



Source : Ville de Laval



1931 – **À prédominance agricole, le secteur est traversé par la voie ferrée et trois axes routiers : la Grande Côte (avenue des Terrasses), la Côte des Ouimet (boulevard Sainte-Rose Est) et le chemin de l'Équerre.**

Figure 1-1 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1931



1961 – **Apparition de quelques résidences principalement le long du boulevard Sainte-Rose Est. On voit également le poste électrique à l'est de la voie ferrée, au sud du boulevard Sainte-Rose Est, construit au cours des années 30 par la compagnie d'électricité Shawinigan Water and Power.**

Figure 1-2 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1961



1971 – **Construction de l'école Horizon Jeunesse et vocation agricole toujours fort présente.**

Figure 1-3 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1971



1983 – **Légère amorce du développement avec l'ouverture des rues Trahan, Tousignan, Toupin et Trudel, juste à l'est de l'école Horizon Jeunesse.**

Figure 1-4 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 1983



2000 – **Urbanisation du secteur qui commence avec le prolongement des développements résidentiels d'Auteuil et de Sainte-Rose. On note la présence du stationnement incitatif aménagé en 1997 avec la réouverture de la gare Sainte-Rose.**

Figure 1-5 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 2000



2017 – **Présence d'une vaste superficie de terrains vacants, de terres agricoles ainsi que du couvert forestier du bois d'Auteuil dans la portion nord du territoire et du bois de l'Équerre dans la portion sud. La trame de rues s'est développée de façon organique et non perméable. Le stationnement incitatif et le site de dépôt à neige occupent le cœur du secteur.**

Figure 1-6 Le secteur de la gare Sainte-Rose en 2017

1.4 Enjeux d'aménagement et de développement

Pour mieux comprendre les enjeux d'aménagement et de développement du secteur de la gare Sainte-Rose et orienter le choix des interventions sur ce territoire, la Ville de Laval a réalisé un portrait-diagnostic en fonction de quatre thèmes :

- La forme urbaine;
- L'environnement;
- La mobilité;
- La dynamique urbaine.

Pour chacun de ces thèmes, le portrait-diagnostic présente de façon sommaire les grands constats et les enjeux qui en découlent. Une carte synthèse et quelques photos illustrent les faits saillants et les particularités de chaque élément d'analyse.

Le Portrait-diagnostic du secteur de la gare Sainte-Rose et la détermination des principaux enjeux d'aménagement et de développement du secteur de la gare Sainte-Rose ont constitué la première étape d'élaboration du PPU. La version complète de ce document est disponible sur le site de Repensons Laval https://www.repensonslaval.ca.

Quelques particularités du territoire

13 : nombre de bâtiments d'intérêt patrimonial répertoriés

71,9 % : pourcentage de bâtiments construits après 1990 (moyenne lavalloise : 30 %)

98 % : proportion des bâtiments de 1 à 2 étages

49,3 ha : superficie du couvert forestier compris dans les bois d'Auteuil et de l'Équerre

713 : nombre de cases dans le stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose (toutes gratuites)

59,6 % : pourcentage du territoire se situant à 400 mètres ou moins d'un arrêt d'autobus

6,5 km : voies cyclables, incluant la Route verte

83,6 % : pourcentage des rues sans trottoirs

95,3 % : proportion des bâtiments résidentiels de type unifamilial

0,3 % : proportion des bâtiments occupés à des fins commerciales

28,3 % : proportion des terrains vacants

16,1 % : proportion des terrains agricoles (friches ou cultivés)



Avenue des Terrasses – route panoramique d'intérêt métropolitain
Source : Ville de Laval



Résidences unifamiliales isolées
Source : Ville de Laval

Les principaux enjeux d'aménagement et de développement liés à la forme urbaine et à l'environnement sont les suivants :

Forme urbaine

- Prise en compte du passé agricole du secteur
- Préservation de l'histoire du lieu et mise en valeur des éléments emblématiques (bâtiments, trame, paysage)
- Développement du secteur qui assure la perméabilité et la connectivité de la trame de rues
- Élaboration d'un lotissement cohérent pour les espaces à développer qui favorise les déplacements actifs
- Aménagement de rues complètes avec des aménagements adaptés au milieu
- Maintien des hauteurs dans les milieux de vie établis
- Implantation des nouveaux bâtiments permettant d'assurer un encadrement de la rue
- Intégration de typologies adaptées au cadre bâti existant (gabarit, implantation et architecture)
- Localisation de bâtiments à plus fort gabarit dans les secteurs à développer, notamment près de la gare
- Préservation et mise en valeur des bâtiments et éléments d'intérêt patrimonial
- Préservation et mise en valeur des caractéristiques du territoire patrimonial du Vieux-Sainte-Rose
- Traitement et mise en valeur de la route panoramique

Environnement

- Conciliation entre la préservation des milieux naturels et le développement du secteur
- Accessibilité et mise en valeur des bois d'intérêt (d'Auteuil et de l'Équerre) et des berges de la rivière des Mille Îles
- Connectivité des milieux naturels
- Intégration des milieux naturels dans la conception des quartiers
- Augmentation de la canopée le long des voies publiques
- Augmentation de la canopée dans les parcs
- Diversification et pérennisation de la canopée dans l'ensemble du secteur
- Impact de l'augmentation des températures de surface sur la santé de la population
- Compensation de la perte des espaces végétalisés (couvert boisé et friches) et de l'augmentation de l'indice de minéralisation inhérente au développement du secteur
- Augmentation du verdissement des espaces publics et privés
- Intégration de la dénivellation de la voie ferrée au développement du secteur



Maison Joly – bâtiment patrimonial
Source : Ville de Laval



Rivière des Mille Îles
Source : Ville de Laval

Les principaux enjeux d'aménagement et de développement liés à la mobilité et à la dynamique urbaine sont les suivants :

Mobilité

- Réduction de l'effet de barrière de la voie ferrée
- Développement d'un réseau de circulation continu et perméable
- Cohérence entre la hiérarchie du réseau et les milieux de vie (usages, typologie prédominante, vitesse, etc.)
- Gestion adéquate du stationnement sur rue et hors rue au cours du développement du secteur
- Réduction de l'espace occupé par le stationnement incitatif
- Amélioration de la desserte en transport collectif des secteurs existants et des nouveaux secteurs à développer
- Confort et sécurité des usagers aux arrêts d'autobus et sur les quais de la gare
- Consolidation et continuité du réseau cyclable, tant utilitaire que de loisir
- Connectivité du réseau de mobilité active avec les principaux générateurs de déplacements (gare, écoles, commerces, bois d'intérêt, etc.)
- Sécurisation et amélioration du confort des cyclistes
- Parachèvement du réseau piéton dans les milieux de vie
- Déploiement du réseau piéton dans les nouveaux quartiers
- Sécurisation et convivialité des déplacements piétons

Dynamique urbaine

- Développement cohérent des terrains vacants
- Densification résidentielle et diversification de l'offre de logements
- Introduction d'usages commerciaux et de services de proximité, en complémentarité avec le Vieux-Sainte-Rose
- Requalification du site de dépôt à neige et des inclusions agricoles
- Aménagement du futur parc Arthur-Lessard avec des équipements répondant aux besoins des résidents actuels et futurs
- Développement et mise en place d'équipements et de services publics soutenant le développement du secteur
- Aménagement d'espaces publics propices à la socialisation
- Déploiement d'équipements et de services publics adaptés à la population du secteur en accord non seulement avec une forte présence de ménages avec enfants, mais également avec la tendance au vieillissement de la population



Quai de la gare Sainte-Rose
Source : Ville de Laval



Inclusion agricole
Source : Ville de Laval

1.5 Démarche participative et contributions du milieu

L'exercice de planification du secteur de la gare Sainte-Rose a été accompagné d'une démarche participative qui s'est déroulée en deux phases, soit au printemps 2019 et à l'automne 2020. Cette consultation auprès des citoyens et des autres acteurs clés du milieu (commerçants, promoteurs, étudiants, etc.), qui se voulait à la fois informative et participative, a permis de valider et de bonifier la vision d'aménagement et de développement du territoire visé par le PPU. Les comptes-rendus intégraux de ces consultations sont disponibles sur le site de Repensons Laval https://www.repensonslaval.ca.

Soucieuse d'impliquer ses citoyens tout au long du processus de planification du secteur de la gare Sainte-Rose, cette démarche participative s'est ajoutée en amont de la consultation publique prévue à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1) dans le cadre du processus d'adoption du programme particulier d'urbanisme.

Consultations printemps 2019 – Faits saillants

L'analyse du secteur de la gare Sainte-Rose dans le cadre de la réalisation du portrait-diagnostic a permis de dégager de grandes intentions d'aménagement pour le développement de ce territoire. Celles-ci ont été présentées aux citoyens et aux acteurs clés du milieu à l'occasion d'une première phase de consultation citoyenne au printemps 2019. Les participants étaient alors invités à exprimer leurs préoccupations, leurs souhaits et leurs idées lors d'ateliers en table ronde ainsi que par le biais d'une consultation en ligne. Les contributions des citoyens ont été recueillies pour valider et enrichir l'exercice de planification amorcé. Les grandes intentions d'aménagement portaient sur trois thèmes : connectivité et mobilité (réseau de rues, transport en commun et transport actif); développement du secteur (milieux résidentiels, parcs, commerces et services); environnement et espaces verts (milieux naturels).

Les participants à la démarche de consultation étaient généralement favorables aux grandes intentions d'aménagement proposées par la Ville de Laval. Soucieux que le développement des nouveaux secteurs se fasse dans le respect des quartiers existants, notamment en ce qui a trait à la densification et à la hauteur des bâtiments, ils souhaitent également que les nouveaux milieux de vie soient de qualité et répondent aux besoins des citoyens, tant actuels que futurs. Ils apprécient particulièrement l'idée d'aménager un cœur de quartier autour de la gare offrant des commerces et des services de proximité, complémentaires à ceux du Vieux-Sainte-Rose. Ils considèrent comme essentielles la présence de parcs et la protection et la mise en valeur des milieux naturels. L'aménagement du parc Arthur-Lessard, comprenant de la végétation, des espaces de jeux, des plateaux sportifs et des lieux de rencontres est, pour eux, prioritaire. Il en va de même de la sécurisation et la convivialité des déplacements piétons, dont le prolongement du boulevard de la Renaissance.

Consultations automne 2020 – Faits saillants

La seconde phase de consultation, qui a eu lieu à l'automne 2020, s'est déroulée en trois étapes avec la tenue d'une rencontre ciblée pour les promoteurs, une soirée virtuelle d'informations et d'échanges et une consultation en ligne. Cette phase de consultation portait sur le concept d'aménagement de la gare Sainte-Rose présenté selon trois secteurs types : le pôle de la gare, les quartiers agro-urbains et les quartiers durables. Les citoyens et les autres acteurs clés du milieu étaient invités à commenter ces trois propositions.

De façon générale, les participants se sont montrés inquiets de l'impact environnemental du développement sur le secteur, notamment des effets du déboisement sur les milieux naturels. Ils soulignent par ailleurs l'importance d'harmoniser le réseau routier, plus spécifiquement avec l'aménagement d'un lien nord-sud à proximité de la gare (boulevard de la gare proposé) et du prolongement du boulevard de la Renaissance. Certaines inquiétudes sont aussi exprimées quant à une augmentation de la circulation automobile causée par de nouveaux développements. En ce qui concerne le pôle de la gare, les participants sont généralement d'accord avec l'intention de concentrer la densification et les hauteurs plus élevées à cet endroit et d'y implanter des bâtiments mixtes pour y développer une offre commerciale de proximité. Quant aux quartiers agro-urbains, quelques participants ont exprimé leur désaccord avec la proposition.

Partie 2

Vision d'aménagement



La deuxième partie du document expose la vision d’aménagement proposée qui orientera la planification et le développement du secteur de la gare Sainte-Rose pour les 20 prochaines années. Elle présente d’abord une vision globale pour le secteur ainsi que des orientations et des objectifs d’aménagement. Ceux-ci sont ensuite traduits sous forme d’un concept d’organisation spatiale pour l’ensemble du territoire et de manière plus précise en une proposition d’aménagement avec la création de trois secteurs types : le pôle multifonctionnel de la gare, les quartiers agro-urbains et les quartiers durables.

Partie 2 – Vision d’aménagement

2.1 Énoncé de vision

2.2 Orientations et objectifs d’aménagement

2.3 Concept d’organisation spatiale

2.4 Propositions d’aménagement

2.4.1 Pôle multifonctionnel de la gare

2.4.2 Quartiers agro-urbains

2.4.3 Quartiers durables

2.1 Énoncé de vision

Un quartier en harmonie avec la nature

Le TOD de la gare Sainte-Rose se définira par un cœur de vie attrayant et dynamique, misant sur les déplacements actifs dans un cadre urbain contemporain, diversifié et durable et dans lequel on retrouvera des habitations, des services et des commerces de proximité ainsi qu'une fonction de divertissement. Le point de rassemblement et de transit accolé à la gare de train constituera un véritable vecteur d'achalandage des commerces, des équipements publics et communautaires ainsi que des équipements récréatifs et culturels.

Les quartiers établis seront préservés et leur trame urbaine se complétera et se bonifiera; les grands axes de circulation s'intègreront davantage par un verdissement généreux et miseront sur la sécurisation des déplacements actifs tout en offrant un espace adéquat aux transports collectifs. Les témoins de l'histoire de Sainte-Rose et d'Auteuil seront mis de l'avant à travers la valorisation des premières routes tracées sur le territoire et du parcellaire agricole par la définition d'une trame urbaine s'en inspirant.

Le nouveau quartier déployé autour de la gare se concrétisera en un espace de vie audacieux créant un lien fort entre l'est et l'ouest, mais aussi entre le nord et le sud, en raffinant le maillage des rues. Les mesures favorisant la perméabilité et celles misant sur une intégration plus harmonieuse de la voie ferrée permettront d'assurer une continuité urbaine entre les quartiers existants. Les nouveaux liens viendront consolider les réseaux cyclables et piétonniers. Les réseaux de transport en commun seront plus proches et accessibles aux usagers afin de réduire l'utilisation de la voiture comme moyen de déplacement.

La densification urbaine se fera à proximité de la gare, dans un souci de respect des gradations des hauteurs et de rapprochement des résidents du cœur de vie. Cette densité immobilière offrira une qualité de vie nouvelle et un environnement où se côtoieront des usages mixtes et diversifiés.

Le développement du secteur de la gare Sainte-Rose et de ses infrastructures s'effectuera en harmonie avec son milieu d'insertion et selon une approche urbanistique environnementale et écoresponsable.

Ce nouveau quartier constituera un lien urbain entre l'est et l'ouest, mais aussi un lien écologique entre le nord et le sud afin de garantir la continuité écologique des milieux naturels. Les paysages présenteront une signature distinctive et participeront à l'image de tout le secteur.

Ce nouveau milieu de vie s'inspirera de son histoire et de son passé agricole. Il fera place à une agriculture urbaine intégrée aux espaces publics et privés du quartier. L'agriculture pratiquée au cœur des milieux de vie favorisera les rencontres entre les citoyens et contribuera à embellir et à enrichir le paysage.

Soucieuse de préserver et de mettre en valeur son patrimoine écologique, la Ville assurera la sauvegarde des milieux naturels tels que les bois, les milieux humides et les berges. Compte tenu des bénéfices qu'apporte la présence de ces milieux à proximité des quartiers résidentiels, les gestes portés viseront avant tout à mettre en valeur ces espaces afin de les rendre accessibles aux résidents en plus d'assurer le maintien des services écologiques qu'ils remplissent.

La vision globale se résume par un énoncé permettant de saisir les grandes intentions d'aménagement du secteur. Elle s'appuie sur le portrait-diagnostic réalisé pour le territoire du PPU et vise à apporter des solutions aux enjeux d'aménagement soulevés et à insuffler une nouvelle dynamique au secteur visé et à encadrer les nouveaux développements. Cette vision globale s'inscrit en continuité avec les exercices de planification déjà réalisés sur le territoire lavallois, notamment avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé ainsi que celui du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine de Montréal.



Plan 2-1 Vision de développement du secteur de la gare Sainte-Rose – *à titre indicatif*

2.2 Orientations et objectifs d'aménagement

La vision d'aménagement pour le développement du secteur de la gare Sainte-Rose s'appuie sur des orientations divisées selon quatre (4) thèmes d'aménagement et d'occupation du territoire.

Cette section décrit ces orientations et définit les objectifs qui s'y rattachent et qui visent leur mise en œuvre.

Orientation 1 : Un pôle multifonctionnel et rassembleur autour de la gare

Le pôle que crée la gare devient l'amorce du développement et redéveloppement du secteur. Un lieu rassembleur et générateur de déplacements est créé et vient s'articuler là où convergent plusieurs modes de transport, notamment les transports collectifs et actifs.

Le pôle de la gare est une zone où le développement est davantage intensifié par sa densité, mais aussi par sa mixité des fonctions urbaines.

Ce pôle, par sa proximité à la gare et la convergence des modes de transport qui s'y retrouvent, agit comme cœur attractif et dynamique axé sur la multifonctionnalité des espaces construits et non construits.

Objectifs

1. Créer une place publique attrayante et rassembleuse à proximité de la gare.
2. Intensifier dans ce pôle les fonctions culturelles, récréatives, commerciales et économiques.
3. Diversifier les typologies de bâtiments et offrir une mixité des fonctions.
4. Encourager la venue d'organismes communautaires et associatifs.
5. Prévoir des aménagements du domaine public (rues, places publiques, parcs, etc.) adaptés aux besoins générés par un quartier plus dense et compact.
6. Optimiser l'occupation du sol du stationnement incitatif de la gare.
7. Redonner à la gare Sainte-Rose son rôle structurant en l'ancrant dans un bâtiment multifonctionnel.



Image 1 The Shop Park Lane, TGN Partners. Dallas, TX, États-Unis.
Crédit photo : TGB Partners.



Image 2 Uptown Normal, Hoerr Schaudt Landscape Architects. Normal, IL, États-Unis.
Crédit photo : Scott Shigley.

Orientation 2 : Une trame urbaine connectée et une mobilité améliorée

La mobilité, la sécurité et l'accessibilité s'avèrent l'épine dorsale de la planification envisagée. Il est essentiel d'agir en faveur d'un meilleur accès à la gare de train et aux quartiers pour tous les autres modes de déplacement autres que l'automobile.

De façon générale, les aménagements prévoient un équilibre de l'utilisation de l'espace public entre les divers modes de transport tout en ayant un biais pour les transports actifs et des transports collectifs complémentaires au train. La trame de rues et la forme urbaine permettent une perméabilité du tissu urbain afin d'encourager les déplacements durables et de faibles impacts sur l'environnement et la qualité de vie. La notion de « rue partagée » s'intègre dans les milieux de plus faible densité afin de tendre à effacer les limites et la notion de « corridor » ou « voie dédiée ».

Objectifs

1. Élaborer une trame urbaine améliorant la configuration des rues existantes et en multipliant les liaisons.
2. Aménager des rues complètes adaptées à tous les modes de déplacement.
3. Créer un réseau de rues favorisant le déploiement du transport en commun.
4. Sécuriser et rendre plus conviviaux les déplacements des piétons et des cyclistes sur l'ensemble du secteur.
5. Créer des cheminements piétons accessibles à l'année rejoignant l'ensemble des quartiers jusqu'aux abords de la gare.
6. Augmenter la perméabilité de la voie ferrée en créant de nouveaux points de passage pour piétons et cyclistes.
7. Développer un réseau cyclable complet par l'ajout de connexions est-ouest et nord-sud et d'équipements pour les cyclistes.
8. Favoriser une utilisation quatre saisons du réseau cyclable et de ses équipements.



Image 3 Urban movement. Clapham Old Town, Royaume-Uni.
Crédit photo : LB Lambeth.



Image 4 Passeig de St Joan, Barcelone, Espagne.
Crédit photo : https://plus.lesoir.be/231487/article/2019-06-18/bruxelles-six-communes-sengagent-pour-des-projets-de-rues-plus-apaisees



Image 5 Avenue Mermoz et Pinel, Lyon, France.
Crédit photo : Fabian Da Costa.



Image 6 Queens Plaza, Marpillero Pollak Architects. NY, États-Unis.
Crédit photo : Marpillero Pollak Architects

Orientation 3 : Une trame verte et bleue préservée et valorisée

L'environnement, les paysages et les milieux naturels doivent être perçus comme des éléments positifs au développement et donc à préserver et à mettre en valeur. Dans une vision novatrice et durable, la considération du capital écologique dans la préservation des espaces naturels et la priorisation d'aménagements à faibles impacts sont mises de l'avant.

Les bois de l'Équerre et d'Auteuil sont préservés et une trame verte et bleue doit être aménagée entre ceux-ci afin de créer un parcours écologique continu. Le corridor écologique entre ces deux bois est mis en place notamment par le verdissement des parcs du quartier et le long des emprises de la voie ferrée et des lignes de transport d'électricité.

Les rues et les emprises publiques reflètent le passé agricole et naturel par des aménagements novateurs et à faibles impacts intégrant, dans la mesure du possible, des fonctions utiles au niveau de la gestion des eaux de ruissellement et des neiges.

Objectifs

1. Préserver les milieux naturels et mettre en valeur les paysages, les bois d'intérêt et les milieux humides.
2. Améliorer l'accessibilité aux berges et aux bois d'Auteuil et de l'Équerre en respect de leur capacité de support.
3. Assurer la continuité écologique entre les milieux naturels préservés contribuant au renforcement de la trame verte et bleue.
4. Densifier et rendre plus compact le développement afin de permettre la préservation du couvert végétal tout en priorisant le développement des sites vacants et du dépôt à neige.
5. Planifier un réseau de parcs et d'espaces verts intégrés à la trame verte et bleue.
6. Aménager le parc Arthur-Lessard en tenant compte des besoins du milieu.



Image 7 Bois d'Auteuil, Laval, QC, Canada.
Crédit photo : Ville de Laval.

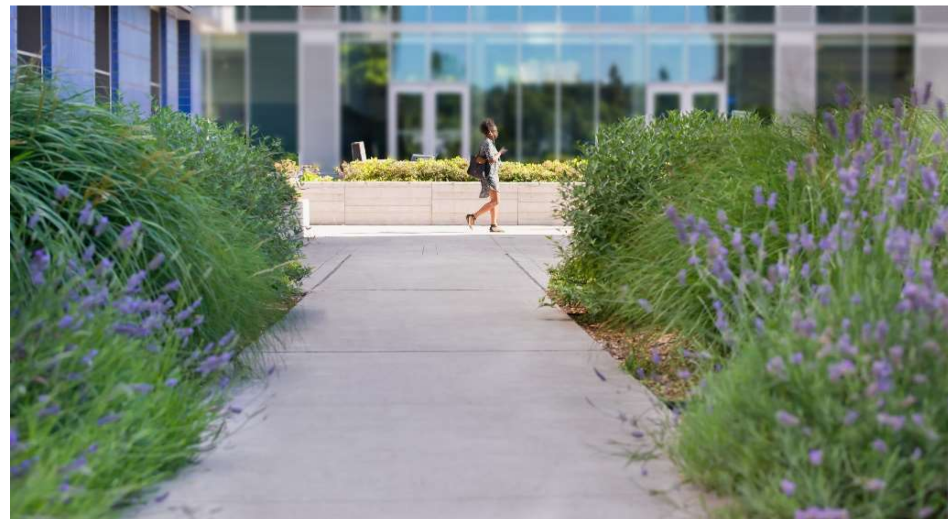


Image 8 Mercer Court & UW Farm. Seattle, WA, États-Unis.
Crédit photo : Catherine Tighe.



Image 9 Laval, QC, Canada.
Crédit photo : Ville de Laval.

Orientation 4 : Des milieux de vie distinctifs, durables et complets

Le sentiment d'appartenance à un quartier est un élément primordial à la création de communautés saines et diversifiées où il fait bon vivre. Le futur secteur de la gare Sainte-Rose offre l'ensemble des services et des commerces qui permettent aux travailleurs, étudiants, familles, célibataires, aînés et tous les autres de pouvoir se nourrir, s'instruire, travailler, se divertir, sociabiliser, s'épanouir et profiter d'un cadre de vie inspirant et convivial. C'est également l'occasion de créer de nouveaux quartiers axés sur des aménagements et des constructions durables, écologiques et carboneutres.

Ces quartiers à prédominance résidentielle se développent en périphérie du pôle multifonctionnel de la gare avec une gradation de leur intensité afin d'assurer une transition respectueuse avec les secteurs déjà établis et construits. Ils se déclinent en deux types de milieux de vie :

- Les quartiers agro-urbains, inspirés et fondés sur une approche d'intégration de l'agriculture à la vie courante, qui offrent des milieux de vie paisibles et en harmonie avec leur historique agricole. Leur cœur cultivé permet un rapprochement du voisinage, offre un lieu de rassemblement et participe à l'autonomie alimentaire des résidents.
- Les quartiers durables correspondent à des secteurs de transition qui s'harmonisent à leur milieu environnant. Plus compacts, mais aussi diversifiés selon leur localisation sur le territoire du PPU, ils assurent une cohabitation cohérente avec les quartiers existants et établis.

Objectifs

1. Développer des milieux de vie compacts et complets en respect des milieux de vie établis.
2. Diversifier l'offre commerciale alimentaire et des produits de nécessité couvrant les besoins quotidiens des résidents du quartier.
3. Assurer une mixité des usages dans les bâtiments et sur rue.
4. Favoriser la construction de logements sociaux et abordables.
5. Planifier l'intégration d'une nouvelle école pouvant desservir l'ensemble des nouveaux quartiers résidentiels.
6. Améliorer l'accessibilité des aînés et des personnes à mobilité réduite tant dans les espaces publics que dans les bâtiments.
7. Favoriser la réalisation de projets intégrant l'agriculture urbaine.
8. Introduire des standards environnementaux et de performance énergétique des nouveaux bâtiments.
9. Déterminer les besoins en matière d'infrastructures publiques afin de répondre aux besoins grandissants.
10. Créer une identité architecturale et mettre en valeur les éléments emblématiques (bâtiments, trame, paysage) en optant pour une architecture créative inspirée du lieu et des matériaux traditionnels, tout en mettant en valeur le passé agricole et la route panoramique.



Image 10 Jaktgatan and Lövängsgatan, AJ Landskap. Norra Djurgårdsstaden, Stockholm, Suède. Crédit photo : Kasper Dudzik

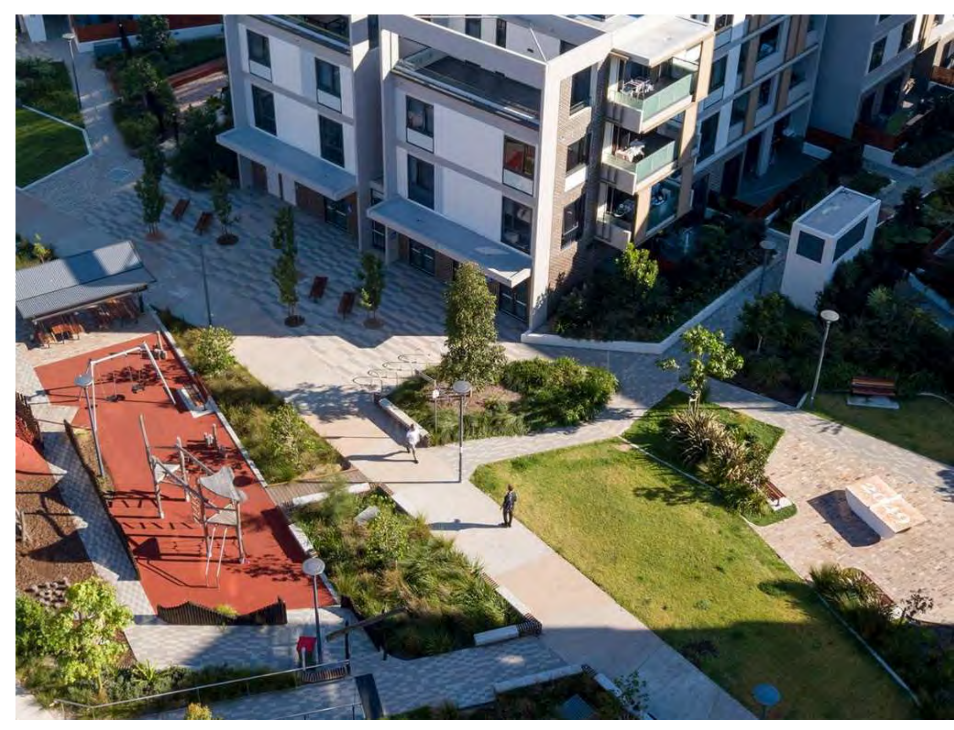


Image 11 Hudson Street Park, ARCADIA. Lewisham, NSW, Australie. Crédit photo : Wesley Nel.



Image 12 Hudson Street Park, ARCADIA. Lewisham, NSW, Australie. Crédit photo : Wesley Nel.

2.3 Concept d'organisation spatiale

Le concept d'organisation spatiale illustre la vision globale souhaitée pour le développement du secteur de la gare Sainte-Rose. Il traduit schématiquement les orientations et les objectifs énoncés et donne une vue d'ensemble des intentions d'aménagement préconisées.

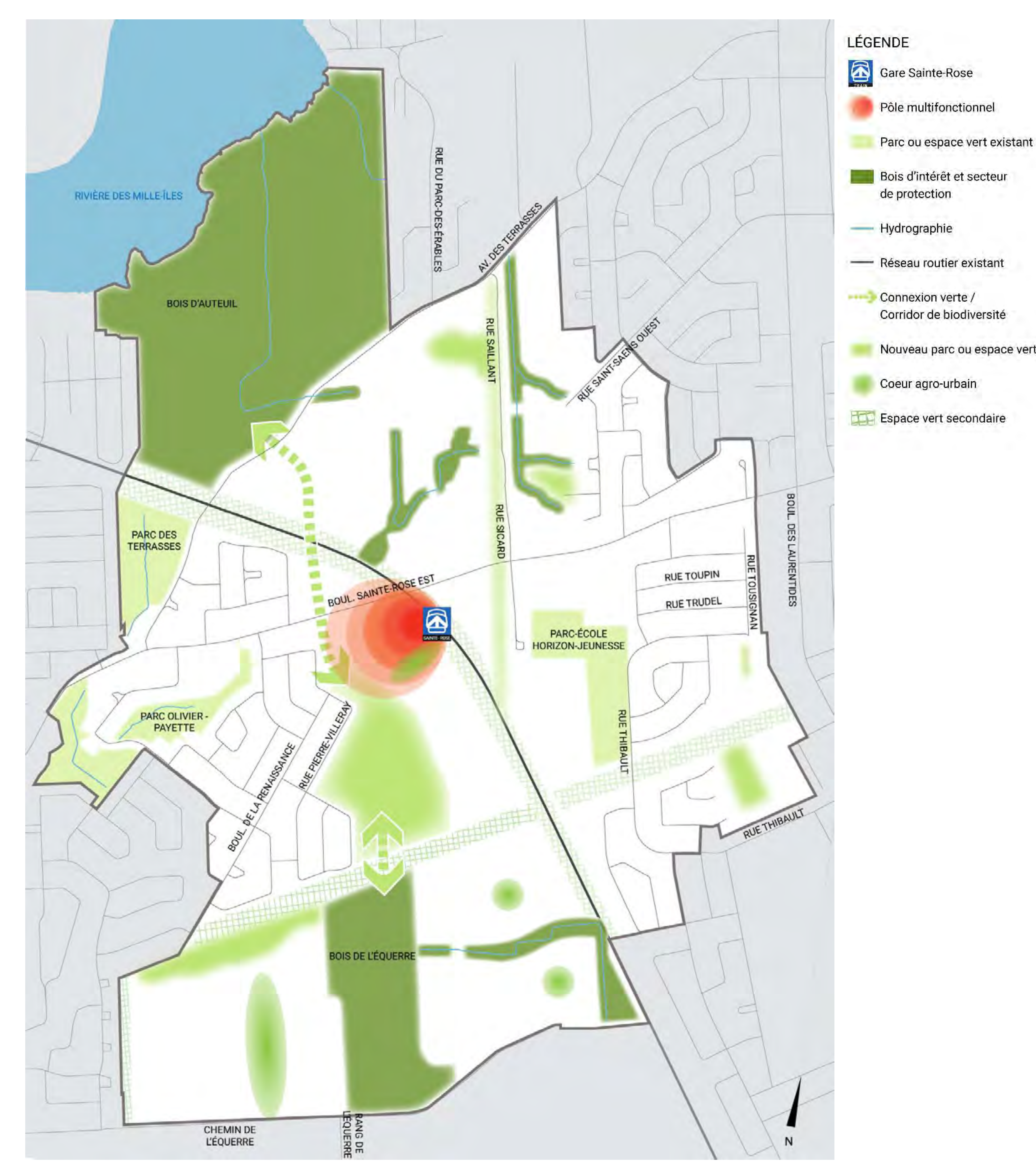
À des fins de compréhension, le concept d'organisation spatiale est présenté en fonction des principaux éléments structurants du territoire visé par le PPU qui orienteront les gestes concrets de planification et de développement.

Une trame verte et bleue en avant-plan et agissant comme canevas

La trame verte et bleue constitue la base du concept d'organisation spatiale puisqu'elle définit la forme générale du secteur. Effectivement, la conservation des bois d'Auteuil et de l'Équerre, le futur parc Arthur-Lessard ainsi que la présence de divers cours d'eau et d'écosystèmes orientent considérablement le développement puisque ces éléments occupent une place importante du territoire du PPU.

Comme il est démontré au plan 2-2, la trame verte est essentiellement représentée par les bois d'intérêt métropolitain, soit le bois de l'Équerre au sud du secteur et le bois d'Auteuil au nord, lequel fait front avec la rivière des Mille Îles. La connexion nord-sud des bois et la création de corridors écologiques continus pourront être assurées notamment par le verdissement d'une partie du parc Arthur-Lessard et l'aménagement d'espaces verts supplémentaires aux endroits stratégiques[1]. De plus, les emprises des lignes de transport d'électricité ainsi que celle de la voie ferrée sont valorisées afin de participer au déploiement d'une trame verte continue et complète.

La trame bleue est quant à elle instiguée par la rivière des Mille Îles et ses berges au nord du secteur, et se développe par la présence de divers cours d'eau qui pénètrent à l'intérieur du secteur. Elle s'arrime à la trame verte afin de créer un canevas écologique global.



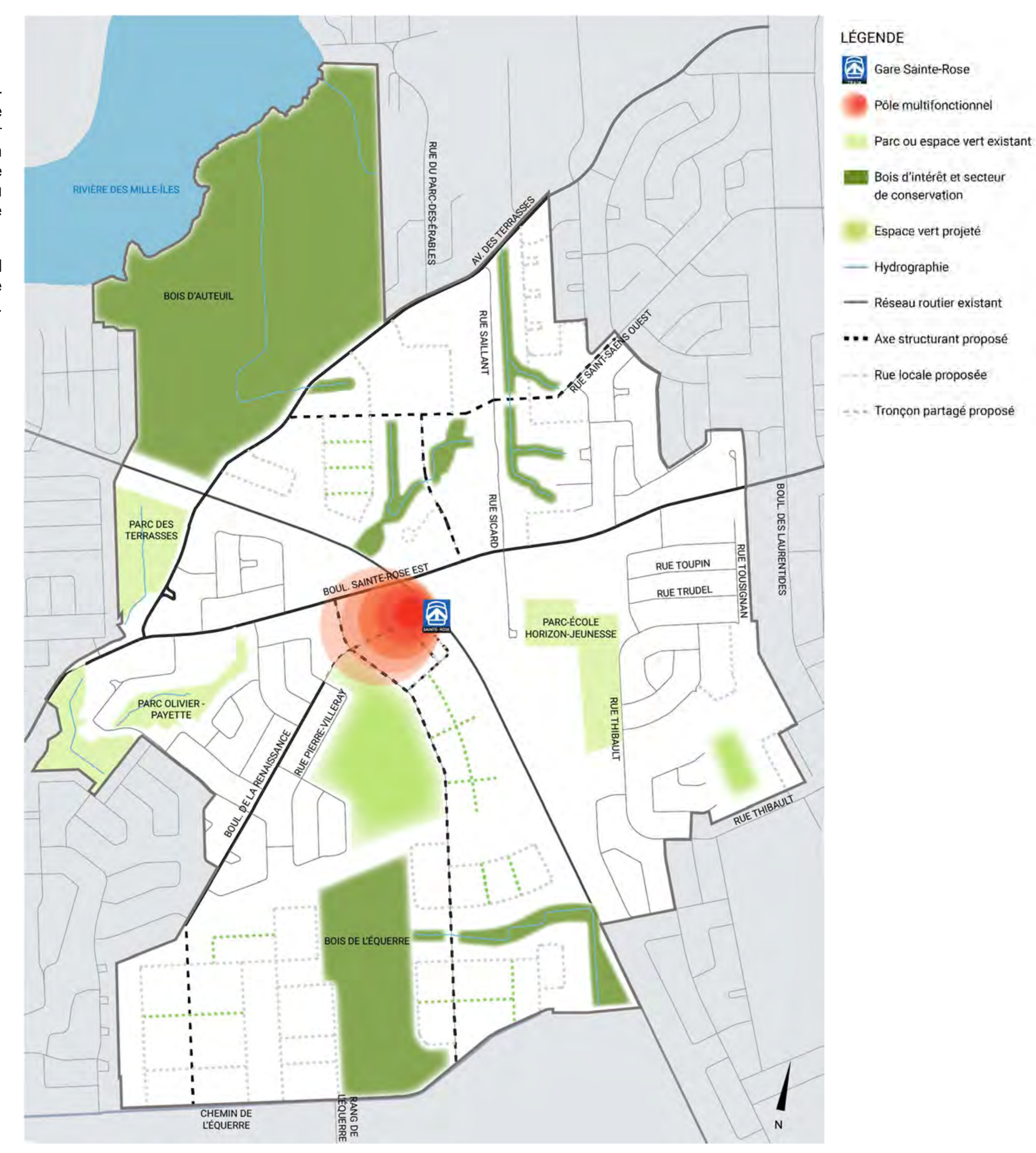
Plan 2-2 Trame verte et bleue proposée – *à titre indicatif*

[1] Bien que la distribution et la superficie de ces espaces aient fait l'objet d'une réflexion dans le cadre de cet exercice de planification, le plan des espaces proposés reste à caractère indicatif.

Des axes routiers structurants et une trame de rues locales perméable

De manière à relier les quartiers à la gare de train, le concept propose d'implanter un grand axe routier structurant reliant le boulevard Sainte-Rose Est au chemin de l'Équerre (voir plan 2-2). Dans un contexte de réaménagement du chemin et du rang de l'Équerre, cet axe représente l'épine dorsale du concept et permettra d'améliorer grandement la perméabilité du territoire. Dans le même ordre d'idée et de manière à améliorer la connectivité est-ouest, le concept propose de prolonger la rue Saint-Saëns Ouest jusqu'à l'avenue des Terrasses de manière à implanter un axe structurant est-ouest à l'intérieur du territoire du PPU. Le concept propose aussi de relier ce futur axe structurant au boulevard Sainte-Rose Est plus au sud. De plus, dans le but de désenclaver les quartiers à l'ouest de la gare et leur donner un meilleur accès à celle-ci ainsi qu'au boulevard Sainte-Rose Est, le boulevard de la Renaissance est prolongé au nord pour rejoindre la future épine dorsale et au sud pour rejoindre le chemin de l'Équerre.

La trame de rues locales proposée définit des îlots d'une taille à échelle humaine permettant une pleine perméabilité du tissu. Ainsi, comme il est illustré au plan 2-3, le concept propose un réseau de rues locales principalement orthogonales qui relient les grands axes structurants entre eux ainsi que les différents espaces verts prévus. Ce plan guidera la planification des projets de développement qui verront le jour dans le secteur.



Plan 2-3 Trame de rue structurante et locale proposée

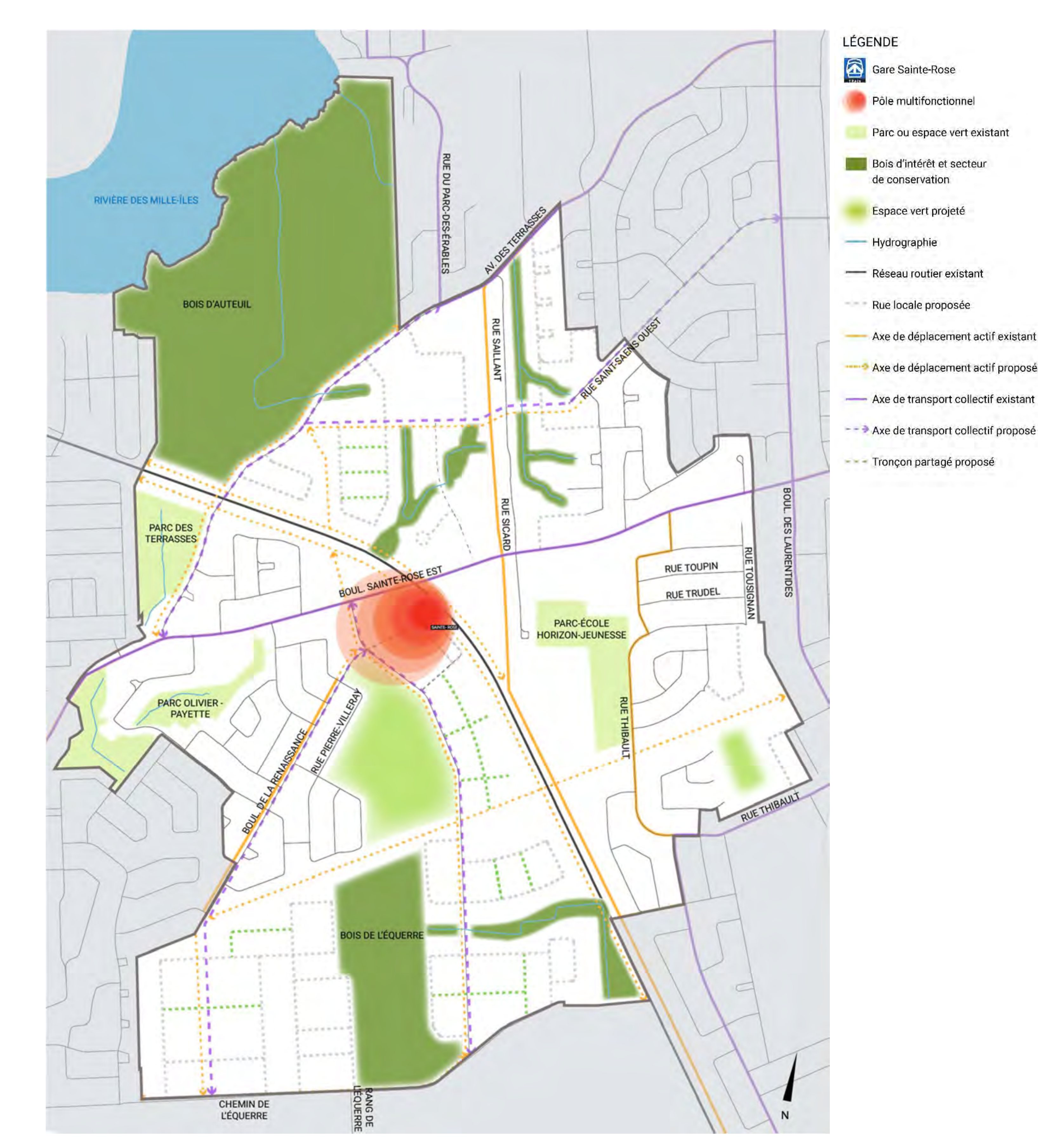
Une mobilité active et collective accrue

Le concept proposé priorise fortement les déplacements actifs et collectifs. Ainsi, un nouveau réseau de mobilité active se déploie à travers le secteur, tant pour les piétons que pour les cyclistes. L'objectif est d'offrir des options sécuritaires et conviviales aux grandes artères. Ce réseau rayonne à partir de la gare Sainte-Rose et permet de rejoindre facilement les différents secteurs en mettant à profit les espaces verts qui parsèment le territoire du PPU.

De plus, le concept propose d'implanter des infrastructures de transport actif le long des différentes emprises publiques (Hydro-Québec et voie ferrée) présentes sur le territoire du PPU (voir plan 2-4).

Des tronçons conçus pour être partagés entre les piétons, les cyclistes et les véhicules pourront aussi être mis en place afin de compléter la trame de rues locales. L'aménagement de ces tronçons partagés permet d'optimiser l'espace utilisé pour une voie publique et de créer un réseau de déplacements plus flexible et articulé. La polyvalence et la convivialité de ces rues partagées ajoutent à la qualité de vie des milieux résidentiels.

Finalement, le concept propose une véritable complémentarité des réseaux de transport actif et collectif rayonnant à partir de la gare comme telle. En effet, il est prévu de créer des parcours, des circuits et des liens reliant les principaux pôles d'activités et les quartiers en misant sur l'intermodalité. Le secteur sera donc bordé de parcours piétonniers et cyclables ainsi que d'un réseau de transport collectif accessible universellement et efficace se rabattant vers le pôle central de la gare.



Plan 2-4 Réseaux de mobilité active et collective existants et proposés

Des milieux de vie complémentaires

Comme il est mentionné précédemment, le secteur de la gare Sainte-Rose sera un véritable pôle urbain qui regroupera un secteur résidentiel, des commerces, des espaces à bureaux, une place centrale ainsi que de multiples parcs et espaces verts. Le concept propose donc de créer des milieux de vie conviviaux complémentaires s'articulant autour d'un pôle mixte de plus forte densité et axé sur des principes favorisant les transports actifs et collectifs.

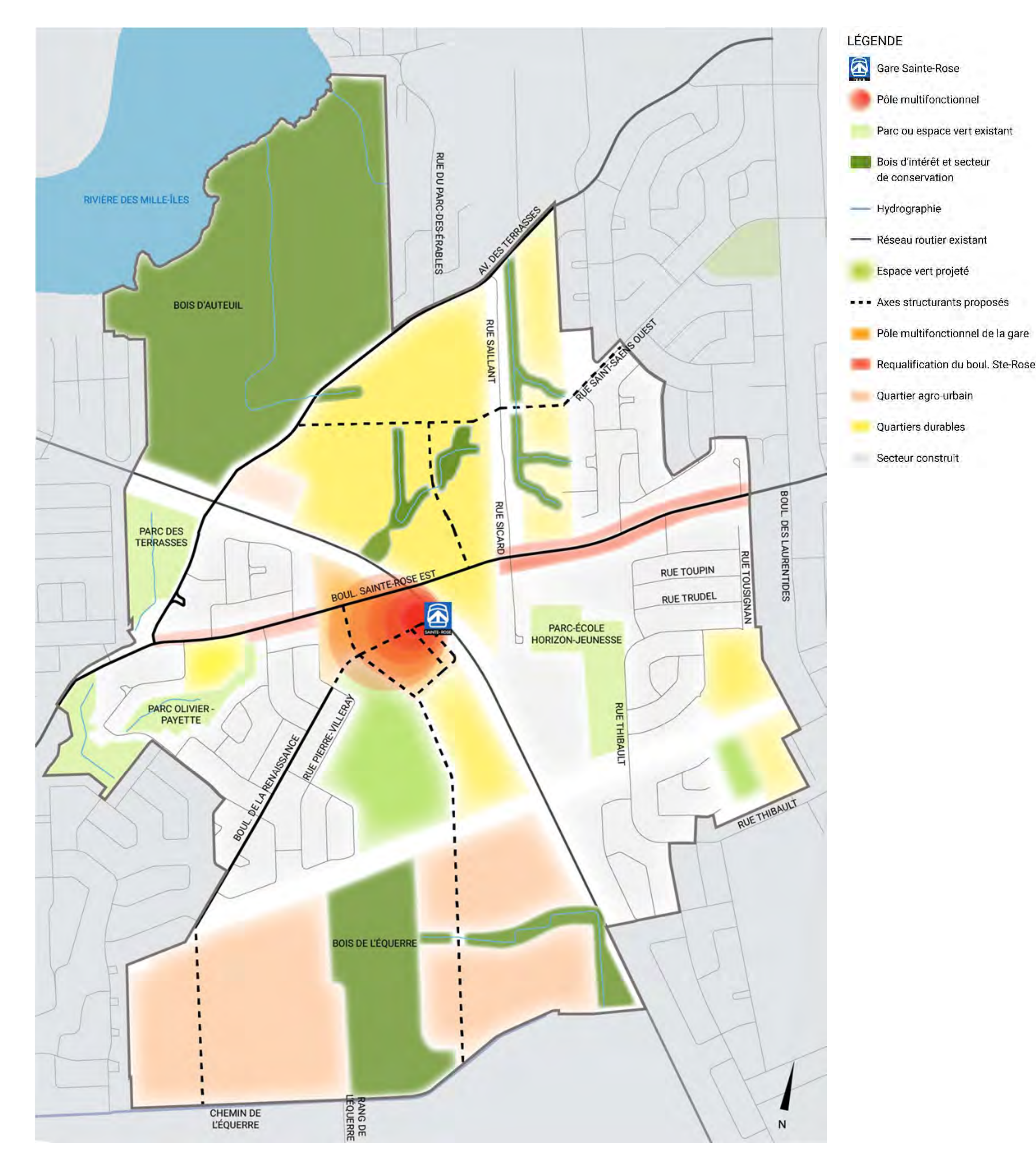
Ce pôle mixte ainsi que le futur axe structurant constitueront ainsi le cœur géographique du secteur TOD et le principal pôle d'activités. Ce secteur, identifié au plan 2-5, offre en plus d'un accès privilégié au réseau de train d'Exo, plusieurs espaces sous-utilisés ou à redévelopper. Ainsi, les plus fortes densités proposées se retrouvent autour de la gare Sainte-Rose. De plus, le concept prévoit la création d'un îlot intermodal de transport (train, autobus, autopartage, vélo et marche) ainsi que la création de sentiers multifonctionnels autour de la gare et la définition d'aires dédiées pour des promenades urbaines et des cheminements piétons. Ce secteur bénéficiera donc d'un achalandage suffisant pour implanter des bâtiments mixtes avec des rez-de-chaussée commerciaux qui permettront d'animer les espaces publics parsemés dans le secteur du pôle de la gare.

Le concept propose des densités adaptées aux différents secteurs qui permettent de faire une transition douce entre l'existant et le projeté. Il tient aussi compte du principe de gradation de la densité et d'intégration au contexte environnant en proposant des quartiers de transition vers le pôle de la gare.

L'objectif est de créer un arrimage entre le passé agricole du secteur, les quartiers existants et les principes du développement durable. Le concept d'aménagement prévoit donc des densités moyennes sur une bonne partie du secteur TOD, mais toujours en respect de la forme urbaine existante.

Afin de rappeler le passé agricole du secteur, mais aussi d'insuffler des principes d'agriculture urbaine et de développement durable, le concept propose d'aménager des quartiers « agro-urbains » qui comporteront des jardins cultivés et des composantes d'agriculture urbaine intégrés aux espaces publics et privés.

Finalement, afin d'assurer une harmonisation des hauteurs et des gabarits des bâtiments par rapport aux quartiers existants adjacents, le concept propose la mise en place de quartiers durables comme quartiers dits « de transition ». Ces quartiers allient les principes du développement durable et les caractéristiques existantes des secteurs résidentiels environnants afin de préserver la nature et l'identité du secteur de la gare Sainte-Rose. Ces quartiers durables présenteront une qualité architecturale notable et une composition rythmée des rez-de-chaussée qui distinguent les unités résidentielles entre elles.



Plan 2-5 Secteurs de développement et des milieux de vie proposés

2.4 Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement globale regroupe l'ensemble des éléments du concept d'organisation spatiale afin d'illustrer les réseaux routiers, actifs et collectifs et de suggérer des aménagements potentiels des domaines public et privé. Elle illustre et guide le futur développement du secteur de la gare Sainte-Rose d'ici les 20 prochaines années.

À noter toutefois que la proposition d'aménagement globale ne constitue que la représentation de la vision dont se dote la Ville pour le redéveloppement et le développement du secteur. La trame de rues locales, les espaces publics, tant leur localisation et leur dimension, pourraient différer. Leur réalisation dépendra des projets immobiliers et de leur évaluation par les instances municipales au gré des opportunités.

Trois ambiances distinctives pour les milieux de vie proposés

Afin de guider de manière plus précise les aménagements et de représenter les ambiances pour chacun des milieux de vie proposés, des principes d'aménagement sectoriels sont illustrés et expliqués dans les prochaines pages.

Rappelons les milieux de vie proposés, lesquels sont délimités au plan 2-6 :

1. Le pôle multifonctionnel de la gare
2. Les quartiers agro-urbains
3. Les quartiers durables

Les ambiances recherchées sont appuyées par des simulations visuelles ainsi que des images d'inspiration qui reflètent les principes d'aménagement. Ils guideront ainsi la mise à jour du cadre réglementaire et pourront être utilisés par les services de la Ville de Laval ainsi que les propriétaires fonciers souhaitant développer les différents secteurs du territoire du PPU.



Plan 2-6 Proposition d'aménagement globale et délimitation des milieux de vie proposés

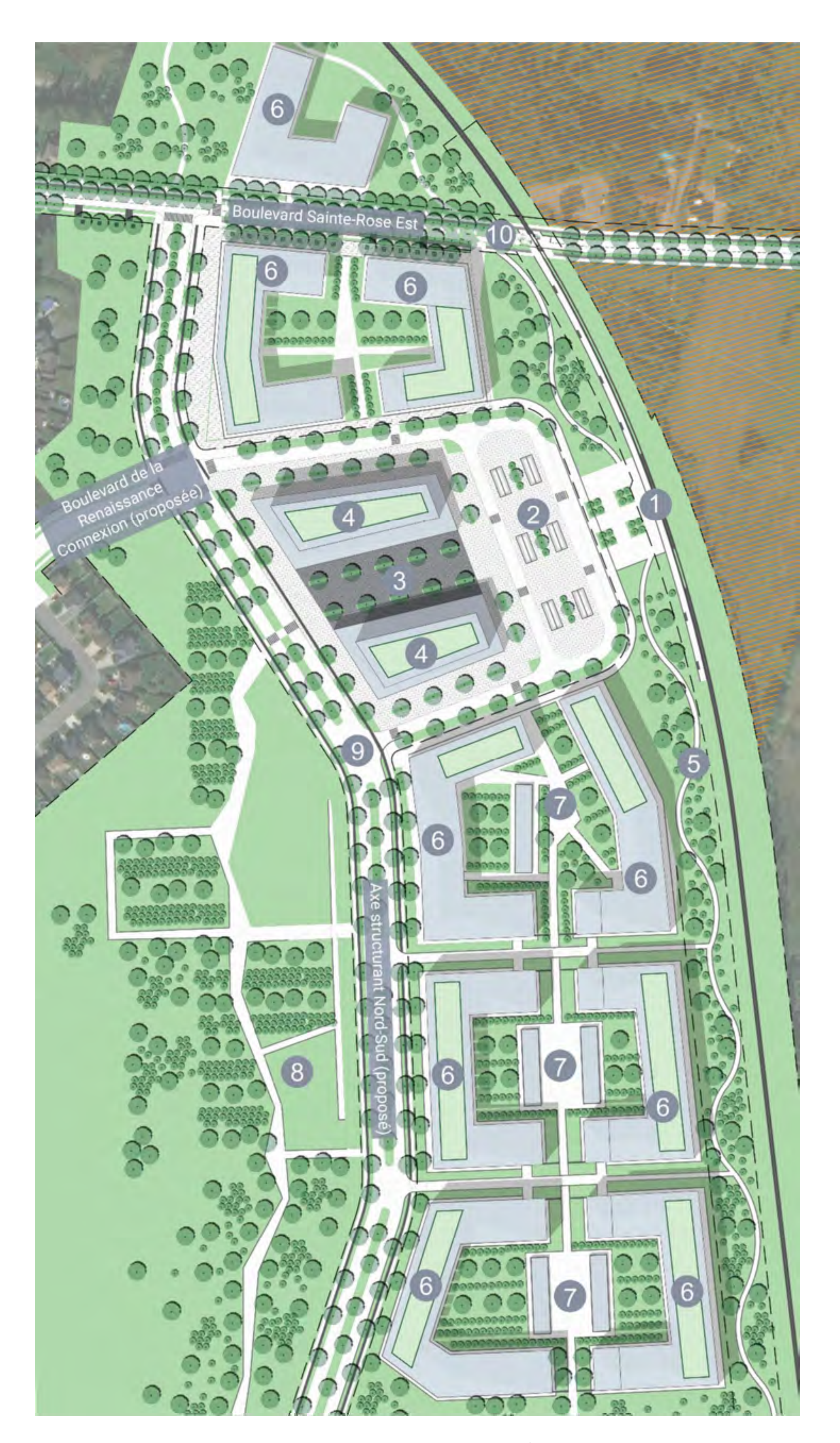
2.4.1 Pôle multifonctionnel de la gare

Le pôle multifonctionnel de la gare est le centre névralgique du secteur TOD de la gare Sainte-Rose. Il est en quelque sorte la porte d'entrée du secteur, tant au point de vue des accès routiers d'importance qu'aux réseaux de transport collectif et actif.

Les composantes clés

Le plan 2-7 illustre les composantes clés du secteur du pôle multifonctionnel de la gare. Il est à noter le plan est montré à titre indicatif seulement.

1. Plateformes d'embarquement du train de banlieue
2. Terminus intermodal
3. Place publique
4. Bâtiments à vocation mixte intégrant une aire d'attente intérieure et une billetterie
5. Parc linéaire longeant l'emprise ferroviaire
6. Bâtiments à prédominance résidentielle de gabarits et de types variés incluant du logement social
7. Rue partagée
8. Futur parc Arthur-Lessard
9. Axe structurant nord-sud accueillant un service de transport collectif rapide et efficace
10. Réaménagement du boulevard Sainte-Rose Est



Plan 2-7 Plan détaillé proposé pour le pôle multifonctionnel de la gare – À titre indicatif

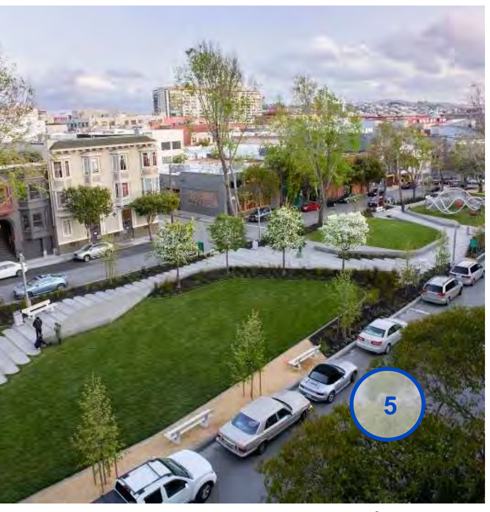


Image 13 South Park, San Francisco, États-Unis. Crédit photo : Marion Brenner



Image 14 Hudson Street Park, Lewisham, Sydney, Australie. Crédit photo : Landezine



Image 15 Maison mère Alibaba_Hangzhou_Chine. Crédit photo : Peter Bennetts

1	Rez-de-chaussée des bâtiments réservés à des usages commerciaux ou institutionnels participant à la dynamique de la place publique.
2	Étages supérieurs occupés par des fonctions multiples (ex. : bureaux, logements, etc.) favorisant la complémentarité des bâtiments.
3	Serres sur le toit offrant une fonction utilitaire supplémentaire et participant au verdissement et à l'optimisation des bâtiments.
4	Place publique multifonctionnelle animée permettant la tenue d'évènements et de rassemblements.



Figure 2-1 Image d'ambiance de la place publique de la gare – À titre indicatif

Principes d'aménagement et inspirations

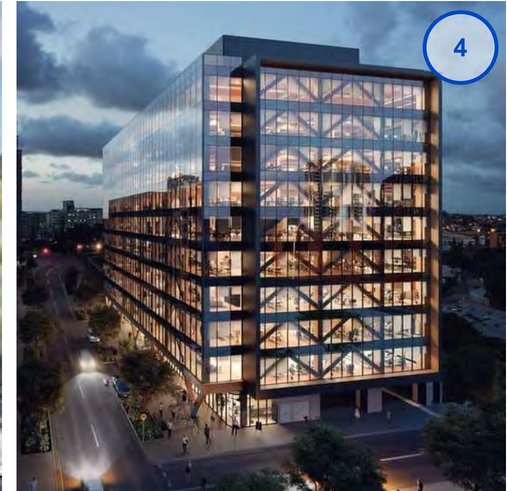
Animation et végétalisation de l'espace public

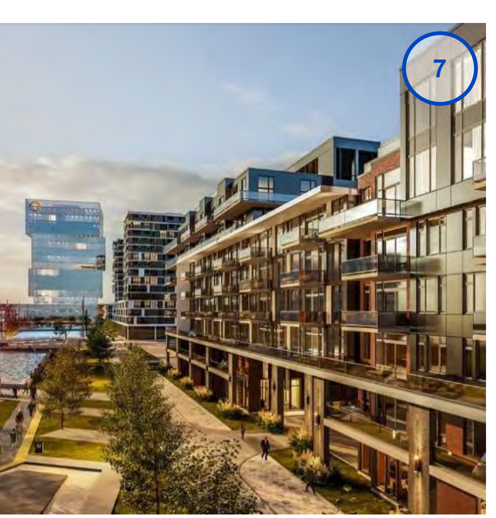
Volumétrie et mixité verticale des usages des bâtiments

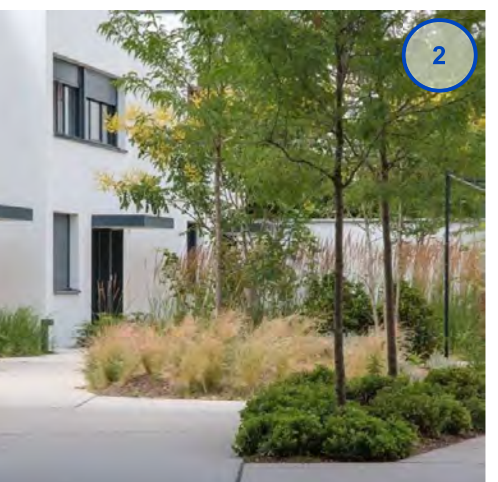


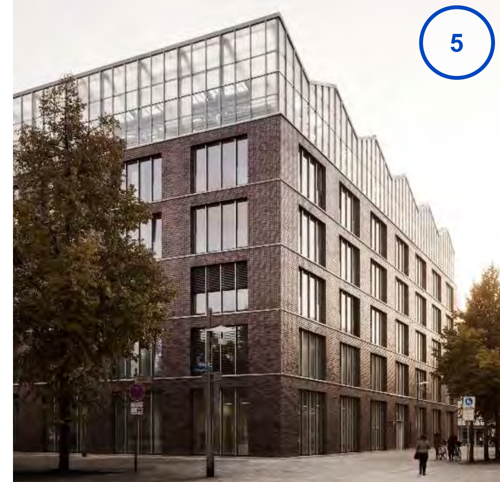
Encadrement de l'espace public par un cadre bâti structurant

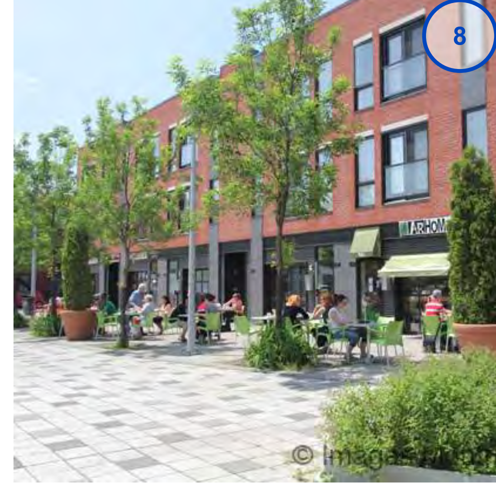


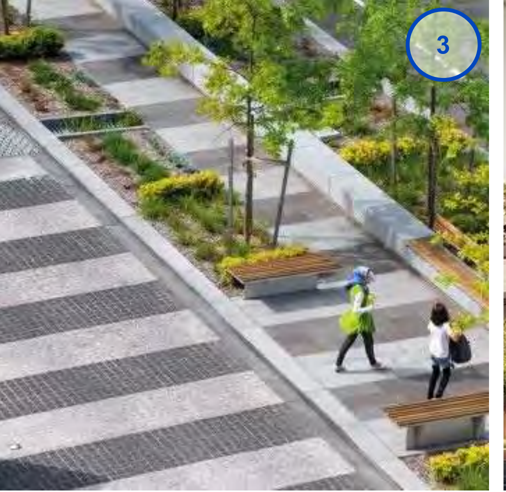


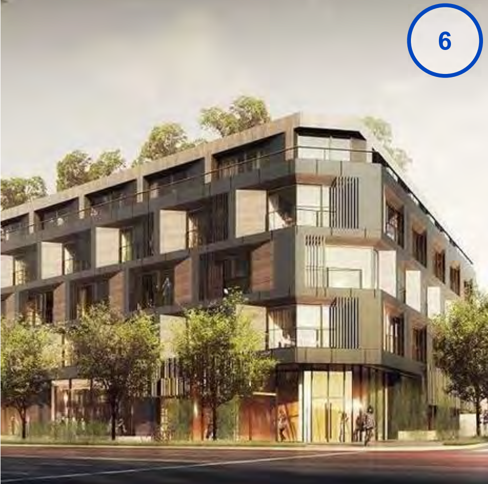


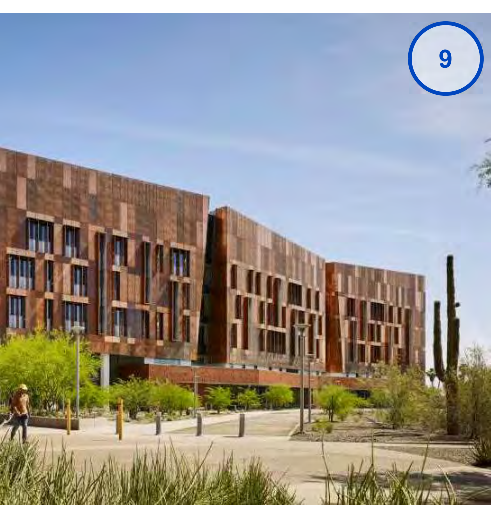












Principes d'aménagement

- Densifier autour de la gare dans le but de développer l'aire TOD, en créant une mixité d'usages des bâtiments.
- Favoriser l'utilisation des toits (ex. : construction de serres, terrasses au toit, toit végétalisé, etc.) des bâtiments de plus grand gabarit.
- Créer des lieux de rassemblement inclusifs.
- Végétaliser afin d'améliorer le confort dans les espaces minéraux.

Principes architecturaux et de dynamique urbaine

- Utilisation d'avancées, de décrochés et de jeux volumétriques pouvant être animés par l'utilisation de saillies.
- Architecture contemporaine.
- Utilisation de matériaux de qualité (brique, panneau architectural, verre, etc.).
- Structuration des espaces publics par un cadre bâti rapproché de ceux-ci et des fonctions urbaines animées au niveau du rez-de-chaussée.
- Générosité de la fenestration des bâtiments, plus particulièrement au niveau du rez-de-chaussée.
- Aménagement des stationnements en souterrain ou sous-terrasse.

1. Oasis Citadine. Montpellier, France. Crédit photo : Oasis Citadine.
2. Pantin-Canal, La Compagnie du paysage. Pantin, France. Crédit photo : La Compagnie du paysage.
3. Lonsdale Street Dandenong, BKK Architects. VIC, Australie. Crédit photo : John Gollings.
4. 25 King Street, Brisbane, QLD, Australie. Crédit photo : Bates Smart.
5. Administration Building with Rooftop Greenhouse, Kuehn Malvezzi. Oberhausen, Allemagne. Crédit photo : Hiepler Brunier
6. Santa Monica Boulevard and Barrington Avenue, West LA Sawtelle, Los Angeles, CA, États-Unis. Crédit photo : Markwood Entreprises.
7. Condo Magellan Solar Uniquartier, Brossard, QC, Canada. Crédit photo : Solar Uniquartier
8. Place Valois, Quartier Hochelaga-Maisonneuve, Montréal, QC, Canada. Crédit photo : Alexis Hamel / Images Montréal (imtl.org).
9. Arizona State University's Biodesign Institute C, ZGF. Tempe, AZ, États-Unis. Crédit photo : Nick Merrick

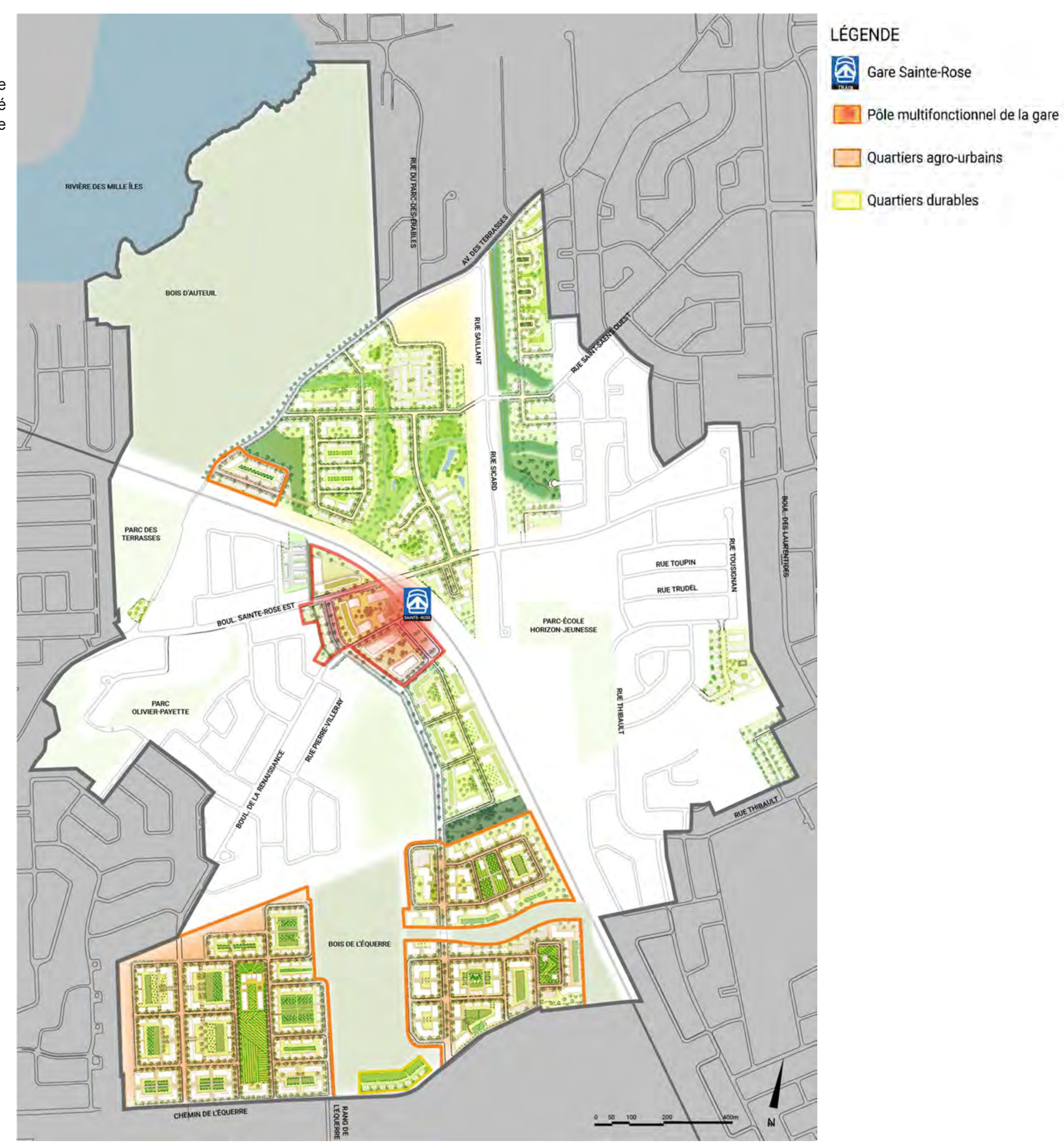
2.4.2 Quartiers agro-urbains

Se retrouvant à l'intérieur des zones d'aménagement écologiques particulières (ZAEP) identifiées au Schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval, les quartiers agro-urbains se distinguent par des aménagements écoresponsables et représentatifs d'un passé agricole. Ils misent sur une occupation sensible au territoire dans lequel ils s'insèrent et tirent profit de l'agriculture urbaine comme vecteur d'une dynamique communautaire riche et omniprésente.

Les composantes clés

Les composantes principales d'un quartier agro-urbain type sont les suivantes :

- Cœur agro-urbain où est pratiquée l'agriculture urbaine sous toutes ses formes (ex. : terres en culture, serres urbaines, etc.) et où se retrouvent des bâtiments multifonctionnels à vocation commerciale et communautaire pouvant être occupés par :
  - Des établissements de transformation primaire des produits issus de l'agriculture urbaine;
  - Des établissements faisant la vente des produits issus de l'agriculture urbaine;
  - Des salles communautaires;
  - Des espaces polyvalents;
  - Des établissements de restauration;
  - Des épiceries et des commerces spécialisés dans le domaine de l'alimentation de petite envergure.
- Une trame de rues orthogonales inspirée des tracés agricoles d'origine composée de rues locales et de rues partagées dont les aménagements sont agrémentés d'espaces généreusement végétalisés afin de pouvoir favoriser une gestion des eaux pluviales à la source et par infiltration.
- Des îlots construits avec un bâti encadrant le domaine public tant par son implantation que par son traitement architectural et la localisation des accès piétons.
- Des connexions actives aménagées menant aux milieux naturels adjacents ou à proximité.



Plan 2-8 Plan détaillé proposé pour les quartiers agro-urbains – À titre indicatif

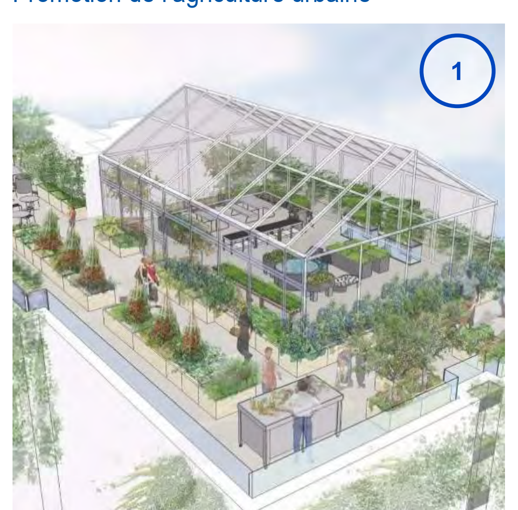
1	Bâtiment multifonctionnel réservé à des fins publiques et communautaires ou des usages commerciaux de proximité.
2	Cœur agro-urbain agissant comme espace public dédié en partie à l'agriculture urbaine et ayant plusieurs fonctions : socialisation, détente, récréation, culture, etc.
3	Espace polyvalent d'animation et d'occupation des cœurs agro-urbains afin de contribuer à l'animation de ces lieux.
4	Zone de culture agricole prenant différentes formes : culture maraîchère, apiculture urbaine, verger urbain, etc.
5	Rue partagée assurant des connexions multimodales vers les milieux naturels à proximité et les cœurs agro-urbains.
6 7	Encadrement des voies de circulation par un cadre bâti rapproché et dont les façades sont orientées vers les rues.
8	Cour intérieure généreuse permettant des zones de détente et des zones d'intimité pouvant aussi être utilisées en partie à des fins d'agriculture urbaine.
9	Végétalisation généreuse du domaine public afin de favoriser une gestion des eaux pluviales à la source et par infiltration.



Figure 2-2 Image d'ambiance d'un quartier agro-urbain type – À titre indicatif

Principes d'aménagement et inspirations

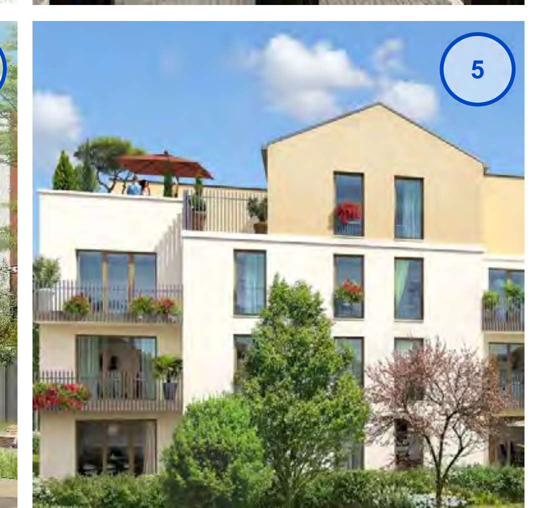
Promotion de l'agriculture urbaine



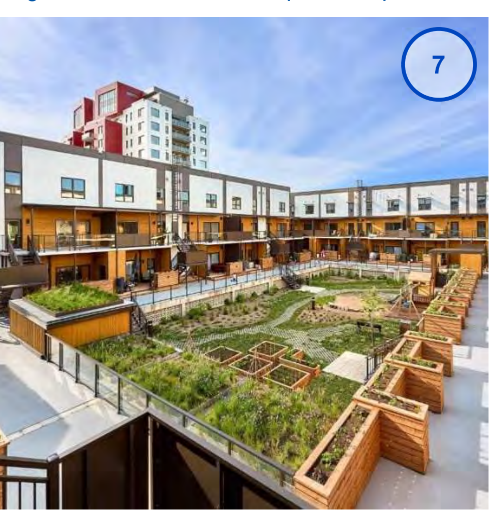


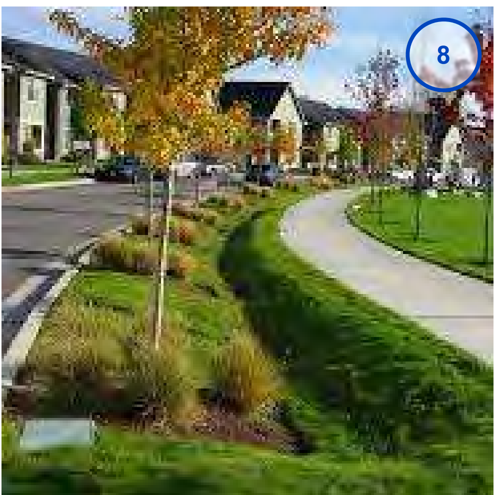
Volumétrie et forme du cadre bâti





Végétalisation du domaine public et privé







Principes d'aménagement

- Favoriser la création d'un bâtiment polyvalent adapté aux besoins du quartier (commerces/communautaire).
- Utilisation des cours (incluant la cour avant) et des parcs à des fins d'agriculture urbaine.
- Maintenir et renforcer le langage paysager du secteur par le biais de l'agriculture urbaine et d'un couvert végétal dense.
- Orienter le développement immobilier, la géométrie des rues et l'implantation des bâtiments vers la mise en valeur du milieu agricole et l'écoresponsabilité.

Principes architecturaux et de dynamique urbaine

- Cadre bâti de moyenne densité de 1-3 étages (unifamilial contigu, duplex, triplex), encadrant les voies de circulation.
- Forme des bâtiments, notamment au niveau des toits, reflétant le passé agricole du secteur et son ambiance champêtre (ex. : toit à versant).
- Stationnements en sous-terrain ou sous-terrasse favorisés afin de dissimuler la présence de l'automobile.
- Utilisation de matériaux de revêtement inspirés de la nature et des pratiques ancestrales de construction (ex. : pierre naturelle, maçonnerie, bois ou imitation de bois, etc.).

1. Bedford Greenhouse, The Bronx, NY, États-Unis. Crédit photo : Billie Cohen LTD, Landscape Design Studio
2. Market Plaza at Winchester Boulevard, Santa Clara, CA, États-Unis. Crédit photo : Openscope studio
3. Mathildeplein, Eindhoven, Pays-Bas. Crédit photo : Buro Lubbers
4. Fremont Street, Port Coquitlam, BC, Canada. Crédit photo : MOSAIC
5. Le domaine du verger, Vert-Saint-Denis, Île-de-France, France. Crédit photo : https://lekiosqueimmobilier.fr/nos-programmes/le-domaine-du-verger/
6. Ferme Hendrick, Chelsea, QC, Canada. Crédit photo : https://www.fermehendrick.ca/galerie/galerie-maisons/.
7. Habitus, TERGOS. Écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, Québec, QC, Canada. Crédit photo : Charles O'Hara.
8. High Point redevelopment, SVR Design Company. Seattle, WA, États-Unis. Crédit photo : https://artfulrainwaterdesign.psu.edu/project/high-point.
9. Quartier de la Haute-Borne, Villeneuve-d'Ascq, France. Crédit photo : Empreinte (bureau de paysage).

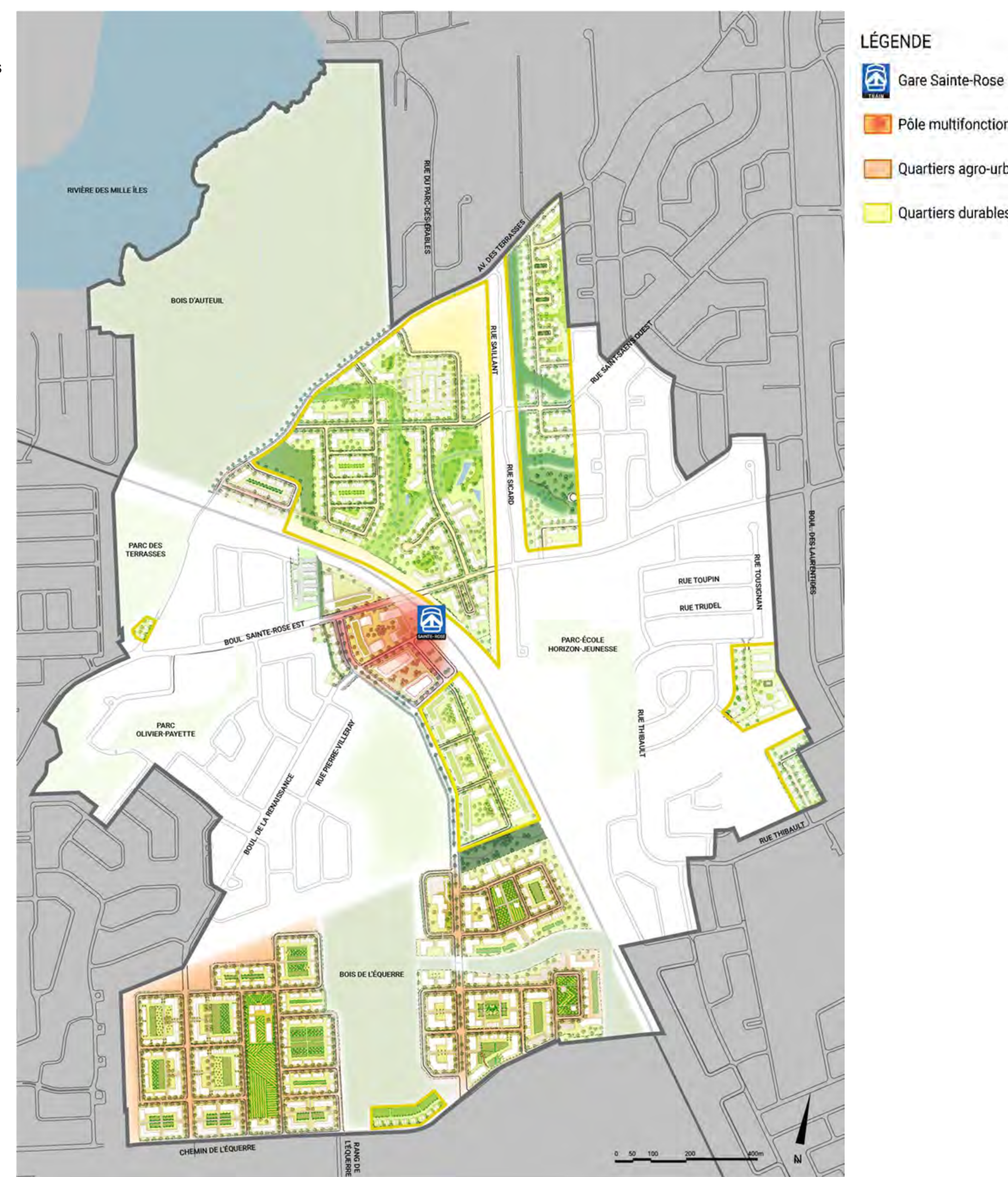
2.4.3 Quartiers durables

Les quartiers durables font référence aux secteurs dits « de transition » entre le pôle multifonctionnel de la gare et les quartiers agro-urbains. Ils misent sur les notions de développement durable comme stratégie de mise en valeur et de distinction.

Les composantes clés

Les quartiers durables se distinguent par les composantes suivantes :

- Densité et intensité d'occupation du sol déterminées par leur localisation sur le territoire et leur proximité des secteurs déjà construits;
- Réduction de la présence d'automobiles dans le paysage par des aménagements de stationnement en sous-terrain et par la gestion du stationnement sur rue;
- Intégration d'établissements commerciaux de proximité sur des axes structurants ou au rez-de-chaussée des bâtiments de coin (se retrouvant à l'intersection de voies de circulation);
- Aménagement de rues avec une végétalisation généreuse et l'utilisation de noues paysagères afin de favoriser une gestion des eaux pluviales à la source et par infiltration;
- Diversité des typologies de bâtiments (ex. : maisons de ville, duplex, triplex, bâtiments multifamiliaux);
- Présence accrue de végétation dans les aménagements des terrains privés;
- Occupation et double utilité des toits des bâtiments;
- Connexions aux réseaux actifs.



Plan 2-9 Plan détaillé proposé pour les quartiers durables – À titre indicatif

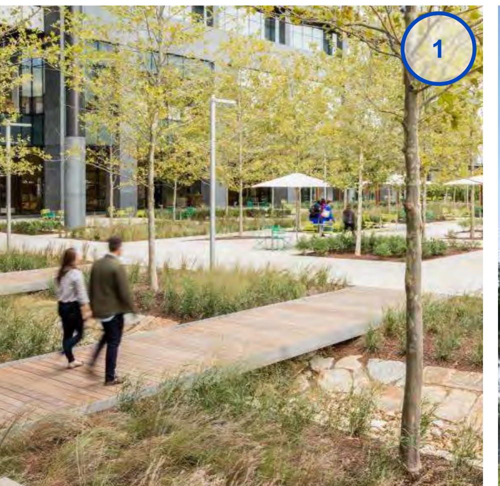
1	Promenade active intégrée aux cœurs des îlots construits agissant comme connexions secondaires.
2	Végétalisation accrue des espaces privés et publics.
3	Typologie résidentielle multifamiliale comprenant des décrochés et un rythme des façades limitant la monotonie architecturale.
4	Diversification des typologies d'habitation afin de répondre à des besoins multiples en logement et assurant une échelle humaine respectueuse.
5	Serres sur le toit offrant des espaces communautaires profitant aux résidents.

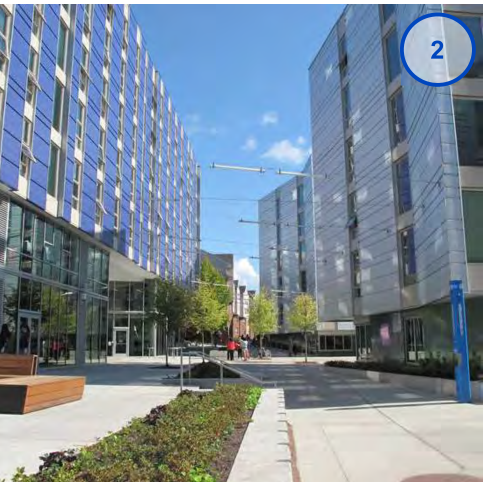


Figure 2-3 Image d'ambiance d'un quartier durable type – À titre indicatif

Principes d'aménagement et inspirations

Liens actifs secondaires

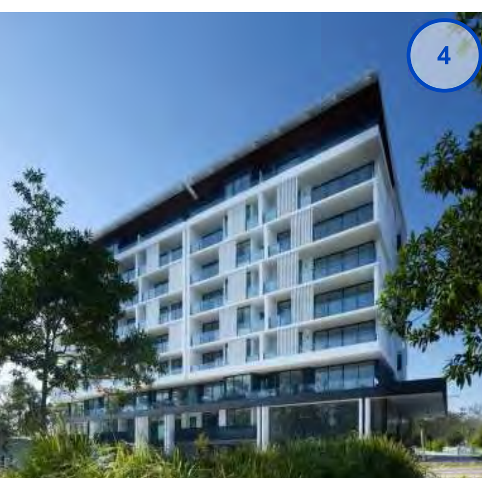






Volumétrie et forme du cadre bâti



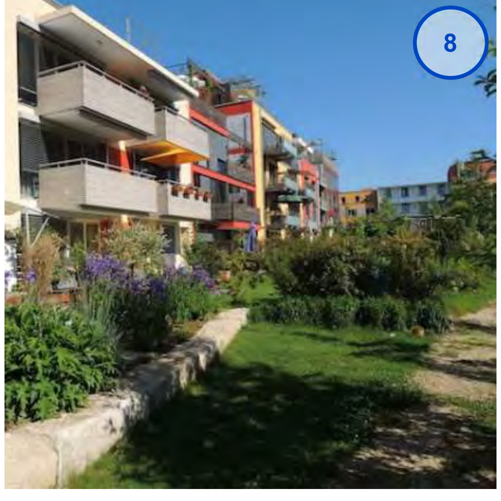


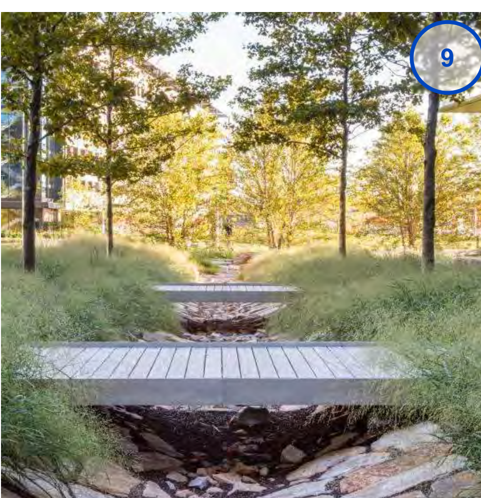




Végétalisation du domaine public et privé







Principes d'aménagement

- Intégrer des aires d'agrément pour les usagers à même les projets de construction, incluant mobilier et arbres pour créer des îlots de fraîcheur.
- Créer des liens actifs à l'intérieur des îlots construits afin de déployer un réseau secondaire de déplacement et de connexion vers le domaine public (rues, parcs-nature, parcs linéaires, parcs de quartier, etc.).
- Favoriser l'utilisation d'une bande tampon entre les zones résidentielles, parcs, milieux naturels préservés et l'emprise ferroviaire.
- S'assurer de l'intégration d'objets d'art ou de repères visuels afin de créer un point focal et susciter la réflexion sur l'intégration de l'agriculture et des enjeux écologiques dans le tissu urbain.
- Favoriser la protection des milieux naturels, et développer des corridors secondaires de biodiversité.
- Orienter le développement immobilier, la géométrie des rues et l'implantation des bâtiments en promouvant l'écoresponsabilité.

Principes architecturaux et de dynamique urbaine

- Cadre bâti de moyenne à forte densité de 2-8 étages et diversification des typologies d'habitation avec modulation de la volumétrie pour conserver une échelle humaine et assurer une intégration harmonieuse avec les quartiers établis.
- Gradation et modulation de la hauteur et de la volumétrie en harmonie avec les secteurs existants.
- Utilisation de matériaux de revêtement durables et de qualité, de provenance locale.
- Variation et diversification des grandeurs de logements afin de répondre aux besoins d'une population diversifiée et d'assurer une abordabilité.
- Implantation des constructions résidentielles près de la rue afin d'encadrer le domaine public, de participer à son animation et d'augmenter les aires d'agrément en cour arrière.
- Stationnements en souterrain favorisés afin de limiter leur impact sur le paysage urbain et d'optimiser l'utilisation du sol.

1. Mass General Brigham Administrative Campus, MA, États-Unis. Crédit photo : OJB Landscape Architecture
2. Mercer Court & UW Farm. Seattle, WA, États-Unis. Crédit photo : Jeff Lancaster.
3. Tak Village, Maisons individuelles. Montréal, QC, Canada. Crédit photo : Tak Village.
4. Park Avenue, Plus Architecture. Brisbane, QLD, Australie. Crédit photo : Scott Burrows.
5. Rosemont–La Petite-Patrie, Montréal, QC, Canada. Crédit photo : Gilles Beaudry (https://mesquartiers.wordpress.com/2016/07/19/la-petite-patrie/)
6. Tak Village, Condominiums. Montréal, QC, Canada. Crédit photo : Tak Village.
7. BigYard, Berlin, Allemagne. Crédits photo : Simon Menges, Michael Feser
8. Quartier Vauban, Fribourg-en-Brisgau, Allemagne. Crédit photo : http://jonjauneleblog.overblog.com/quartier-vauban-fribourg-en-brisgau-allemagne.
9. Mass General Brigham Administrative Campus, MA, États-Unis. Crédit photo : OJB Landscape Architecture.

Partie 3

Mise en œuvre



Partie 3 – Mise en œuvre

La troisième partie traite des principaux éléments de mise en œuvre qui permettront de concrétiser le développement du secteur de la gare Sainte-Rose selon la vision d’aménagement proposée dans le PPU. Elle présente le cadre réglementaire qui devra être traduit dans la réglementation d’urbanisme, soit les affectations du sol (usages) et les hauteurs des bâtiments prescrites ainsi que les mesures relatives à l’utilisation d’un règlement de plan d’implantation et d’intégration architecturale; à la mise en place de la trame de rues structurante nécessaire au développement du secteur; et finalement à la gestion du stationnement. En dernier lieu, cette partie présente un plan d’action des principales interventions structurantes prévues à court, moyen ou long termes.

3.1 Cadre réglementaire

3.1.1 Affectations du sol

3.1.2 Hauteurs des bâtiments

3.1.3 Plan d’implantation et d’intégration architecturale

3.2.4 Tracé et aménagements des voies de circulation

3.2.5 Gestion du stationnement

3.2 Plan d’action

3.1 Cadre réglementaire

3.1.1 Affectations du sol

Comme il est indiqué au plan 3-1, le territoire du PPU Gare Sainte-Rose comprend sept types d'aires d'affectation du sol :

- Agro-urbaine;
- Résidentielle de faible densité;
- Résidentielle de moyenne densité;
- Mixte de moyenne densité;
- Mixte de forte densité;
- Nature;
- Publique et institutionnelle.

Les grandes intentions d'aménagement pour le secteur de la gare Sainte-Rose visent à créer des milieux de vie complets et à échelle humaine tout en préservant et en confirmant les quartiers résidentiels établis. Ces milieux de vie se caractérisent par une mixité d'usages (commerces, services, bureaux, institutions, habitations, parcs et espaces verts, etc.) concentrée principalement dans le pôle de la gare et le long du boulevard Sainte-Rose Est et de façon plus ponctuelle à certains endroits ou certaines intersections stratégiques sur les artères structurantes. Cette mixité s'exerce à l'intérieur d'un même bâtiment (mixité verticale) ou à l'échelle de la rue (mixité horizontale).

Le pôle de la gare constitue le lieu le plus dense et le plus diversifié du secteur, où se regroupent des commerces et des services, des bureaux et des institutions, le tout en lien avec la fonction résidentielle de plus forte densité, soit l'affectation Mixte de forte densité.

Les quartiers résidentiels existants, composés presque essentiellement de résidences unifamiliales, sont maintenus et préservés dans l'aire d'affectation Résidentielle de faible densité, alors que les nouveaux quartiers à développer pourront faire place à des habitations de moyenne densité dans les affectations Résidentielle de moyenne densité et Mixte de moyenne densité afin d'atteindre les objectifs de densification résidentielle pour une aire TOD.

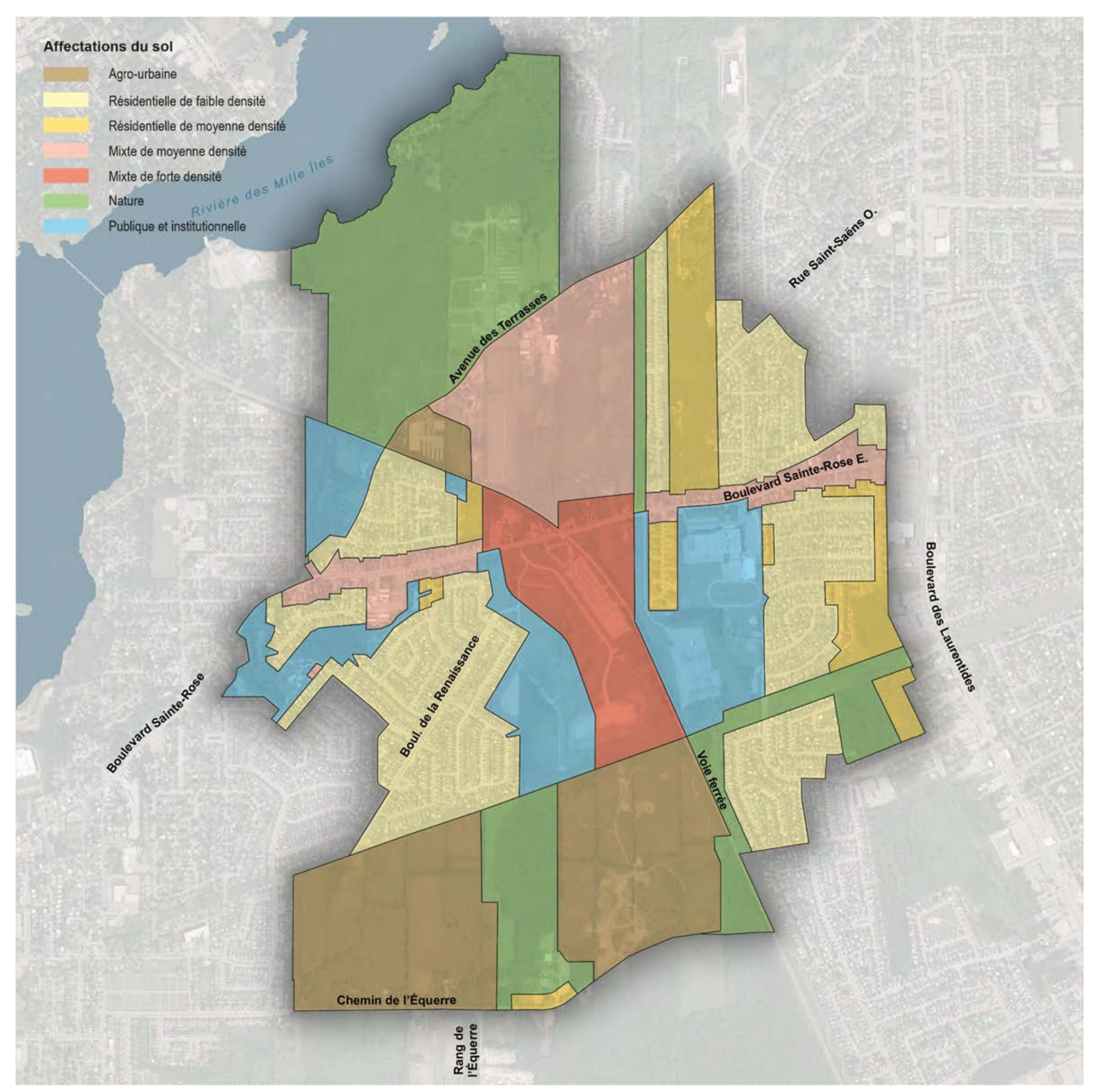
L'augmentation de la population générée par les nouveaux développements nécessitera l'ajout de services publics et institutionnels (affectation Publique et institutionnelle), notamment de nouvelles écoles primaires. La localisation exacte de ces écoles n'est pas encore déterminée, bien que les terrains non développés situés à proximité du pôle de la gare et du bois d'Auteuil puissent être privilégiés. Le choix des sites d'implantation des écoles sera notamment déterminé en fonction de critères d'accessibilité sécuritaire en modes de déplacement actif, de la proximité de parcs et de milieux naturels ainsi que des impacts sur la santé de la présence de la voie ferrée. Afin d'assurer la présence d'écoles ou d'autres services publics et communautaires aux endroits requis, et pour bien répondre aux futurs besoins de la population, les établissements institutionnels et communautaires seront autorisés dans la majorité des aires d'affectation du territoire du PPU.

Les parcs et les espaces verts sont autorisés dans toutes les aires d'affectation pour s'arrimer au réseau de la trame verte et bleue composée de milieux naturels, dont les bois d'Auteuil et de l'Équerre. Ces milieux naturels, dans l'affectation Nature, seront protégés et pourront être équipés d'infrastructures d'accueil permettant leur mise en valeur et leur accessibilité. Dans l'affectation Nature, l'habitation de faible impact pourrait être autorisée selon certaines conditions restrictives.

La présence d'inclusions agricoles marque le paysage du secteur, notamment le long de l'avenue des Terrasses et du chemin de l'Équerre. L'aire d'affectation Agro-urbaine permet la continuité de ces activités agricoles, tout en favorisant une requalification graduelle de ces espaces avec la création de quartiers agro-urbains, où se côtoient la fonction résidentielle de moyenne densité et la fonction agricole.

Règle d'interprétation pour la délimitation des aires d'affectation

La délimitation des aires d'affectation coïncide généralement avec les limites cadastrales, les emprises routières et les voies ferrées. Les limites d'une aire d'affectation du territoire font l'objet d'une règle d'interprétation permettant d'ajuster ultérieurement les limites précises aux règlements d'urbanisme, selon les caractéristiques du milieu. Ce rajustement des limites ne pourra cependant s'éloigner de plus de quinze mètres de part et d'autre des limites des aires d'affectation détaillées au plan 3-1.



Plan 3-1 Affectations du sol

Le tableau suivant indique les groupes d'usages autorisés, de façon dominante ou complémentaire, ainsi que les types de structure de bâtiment autorisés et critères applicables à certains des usages autorisés dans le secteur de la gare Sainte-Rose. La réglementation d'urbanisme devra être conforme à ces balises et spécifier, parmi ces groupes d'usages, lesquels seront autorisés par zone et dans quelle condition. Ainsi, la réglementation d'urbanisme pourra être plus restrictive dans certaines zones en autorisant uniquement une partie des groupes d'usages autorisés par aire d'affectation ou en les autorisant uniquement à titre d'usages conditionnels.

Tableau 3-1 Usages, implantation et autres dispositions par aire d'affectation

Aire d'affectation	Groupes d'usages dominants	Type de structure	Groupes d'usages complémentaires	Type de structure	Critères applicables
Résidentielle de faible densité	Habitation de 1 logement	Isolé Jumelé	Récréation extensive	S. O.	S. O.
	Habitation de 2 ou 3 logements	Isolé			
Résidentielle de moyenne densité	Habitation de 1 logement	Contigu	Habitation collective Habitation de chambres Récréation extensive	S. O.	Les habitations de 1 logement de type isolé existantes au moment de l'entrée en vigueur du PPU Gare Sainte-Rose peuvent être reconnues de plein droit quant à leur usage.
	Habitation de 2 ou 3 logements Habitation de 4 logements et plus	Isolé Jumelé Contigu			
Mixte de moyenne densité	Habitation de 1 logement	Contigu	Habitation collective Habitation de chambres Bureau et administration Débit de boissons Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement Établissement institutionnel et communautaire Artisanat et industrie légère Récréation extensive	Isolé Jumelé Contigu	Les habitations de 1 logement de type isolé existantes au moment de l'entrée en vigueur du PPU Gare Sainte-Rose peuvent être reconnues de plein droit quant à leur usage Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d'implantation, d'aménagement, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc. Les activités commerciales et de services peuvent être autorisées de façon ponctuelle, principalement aux intersections des artères structurantes. Les activités commerciales doivent desservir principalement le quartier et les quartiers limitrophes.
	Habitation de 2 ou 3 logements Habitation de 4 logements et plus	Isolé Jumelé Contigu			
Mixte de forte densité	Habitation de 1 logement	Contigu	Habitation collective Habitation de chambres Débit de boisson Établissement institutionnel et communautaire Activité de rassemblement Récréation extensive Artisanat et industrie légère Équipement de service public léger	Isolé Jumelé Contigu	Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d'implantation, d'aménagement, de superficie, de circulation générée, d'impact, de rayonnement, etc. Les activités commerciales, de service et de bureaux doivent se concentrer principalement dans le pôle multifonctionnel de la gare illustré au Plan 2-6 – Proposition d'aménagement globale et délimitation des milieux de vie proposés de la section 2.4 Proposition d'aménagement. Les résidences situées dans le pôle multifonctionnel de la gare doivent comporter des espaces commerciaux au rez-de-chaussée. Au sud du pôle multifonctionnel de la gare (illustré au Plan 2-6 – Proposition d'aménagement globale et délimitation des milieux de vie proposés de la section 2.4 Proposition d'aménagement), les activités commerciales et de services peuvent être autorisées de façon ponctuelle ou le long d'une artère structurante, principalement aux intersections et doivent être situées uniquement au rez-de-chaussée d'un bâtiment comprenant un usage Habitation. Les groupes d'usages complémentaires « Débit de boisson » et « Artisanat et industries légères » sont autorisés selon le respect de certains critères (procédure d'usages conditionnels).
	Habitation de 2 ou 3 logements Habitation de 4 logements et plus Bureau et administration Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement	Isolé Jumelé Contigu			
Publique et institutionnelle	Récréation extensive Établissement institutionnel et communautaire Activité de rassemblement	Isolé Jumelé	Bureau et administration Équipement de service public léger	Isolé Jumelé	S. O.

<table>
<tr><th>Aire d’affectation</th><th>Groupes d’usages dominants</th><th>Type de structure</th><th>Groupes d’usages complémentaires</th><th>Type de structure</th><th>Critères applicables</th></tr>
<tr><td>Nature</td><td>Récréation extensive</td><td>S. O.</td><td>Habitation de 1 logement
Culture</td><td>Isolé</td><td>Du groupe d’usage Récréation extensive, seuls les usages sentiers récréatifs et centre d’interprétation de la nature ainsi que les infrastructures de soutien à ces usages (chalet d’accueil, services de location d’équipement de loisirs, commerce de restauration de faible superficie et sans service aux tables) sont autorisés. Ces usages doivent répondre à des critères d’insertion au milieu et tenir compte de l’environnement floristique, faunique et paysager, en plus d’être de faible empreinte écologique.
L’usage Habitation doit répondre à des critères d’insertion au milieu en tenant compte de l’environnement floristique, faunique et paysager et être de faible empreinte écologique.
Dans le couvert forestier situé à l’intérieur des limites d’un bois, ou d’un corridor forestier d’intérêt identifié à la carte 2-21 du règlement SADR-1, une habitation doit être située sur un terrain d’une superficie minimale de 2 500 m² en bordure d’une rue ouverte à la circulation le 28 août 2014.
L’usage Culture est autorisé uniquement à l’intérieur des limites d’une inclusion agricole autorisée par jugement de la CPTAQ.
Les élevages existants au 8 décembre 2017 peuvent être reconnus de plein droit quant à leur usage.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Agro-urbaine</td><td>Habitation de 1 logement</td><td>Isolé
Contigu</td><td rowspan="2">Habitation collective
Habitation de chambres
Bureau et administration
Commerce de services, de détail, d'hébergement, de restauration et de divertissement
Établissement institutionnel et communautaire
Récréation extensive
Artisanat et industrie légère
Culture</td><td rowspan="2">Isolé
Jumelé</td><td rowspan="2">Les usages complémentaires doivent être compatibles avec les usages dominants en matière d’implantation, d’aménagement, de superficie, de circulation générée, d’impact, de rayonnement, etc.
L’usage Habitation de 1 logement de type isolé est autorisé uniquement en vertu de l’article 40 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.
Les activités commerciales et de services peuvent être autorisées de façon ponctuelle, principalement aux intersections des artères structurantes
Les activités commerciales doivent desservir principalement le quartier et les quartiers limitrophes.
Le groupe d’usages complémentaires Artisanat et industries légères est autorisé selon le respect de certains critères (procédure d’usages conditionnels)
Du groupe d’usages Culture, seuls les usages apiculture, production végétale et ferme expérimentale (sans élevage) sont autorisés.
La culture du cannabis n’est pas autorisée.</td></tr>
<tr><td>Habitation de 2 logements ou plus</td><td>Isolé
Jumelé
Contigu</td></tr>
</table>

3.1.2 Hauteurs des bâtiments

Le plan 3-2 montre la répartition des hauteurs minimales et maximales prescrites pour le territoire visé par le PPU Gare Sainte-Rose. De manière générale, les principes retenus pour fixer les hauteurs sont les suivants :

- Pour les milieux résidentiels établis, les hauteurs minimales et maximales varient d'un à trois étages afin de respecter les hauteurs du cadre bâti existant.
- Pour les milieux résidentiels, mixtes et agro-urbains à développer au nord du boulevard Sainte-Rose Est, de part et d'autre de l'avenue des Terrasses et au nord du chemin de l'Équerre, la hauteur maximale est fixée majoritairement à trois étages et à certains endroits à quatre étages. Ces hauteurs permettent la densification du secteur tout en conservant des quartiers à échelle humaine.
- Le long du boulevard Sainte-Rose Est, pour les tronçons déjà construits, la hauteur maximale prescrite est de trois étages, alors que dans la portion du boulevard située à proximité de la gare, la hauteur maximale est de six étages. À cet endroit, les bâtiments situés en front du boulevard pourraient comporter un basilaire d'une hauteur de deux à trois étages afin de s'harmoniser à la hauteur des bâtiments existants situés sur le reste du boulevard.
- Les hauteurs les plus élevées sont concentrées dans le pôle de la gare, au cœur de l'aire TOD, avec un maximum de huit étages. La hauteur d'un bâtiment pourrait toutefois être modulée en front de rue avec la présence d'un basilaire de deux ou de trois étages.

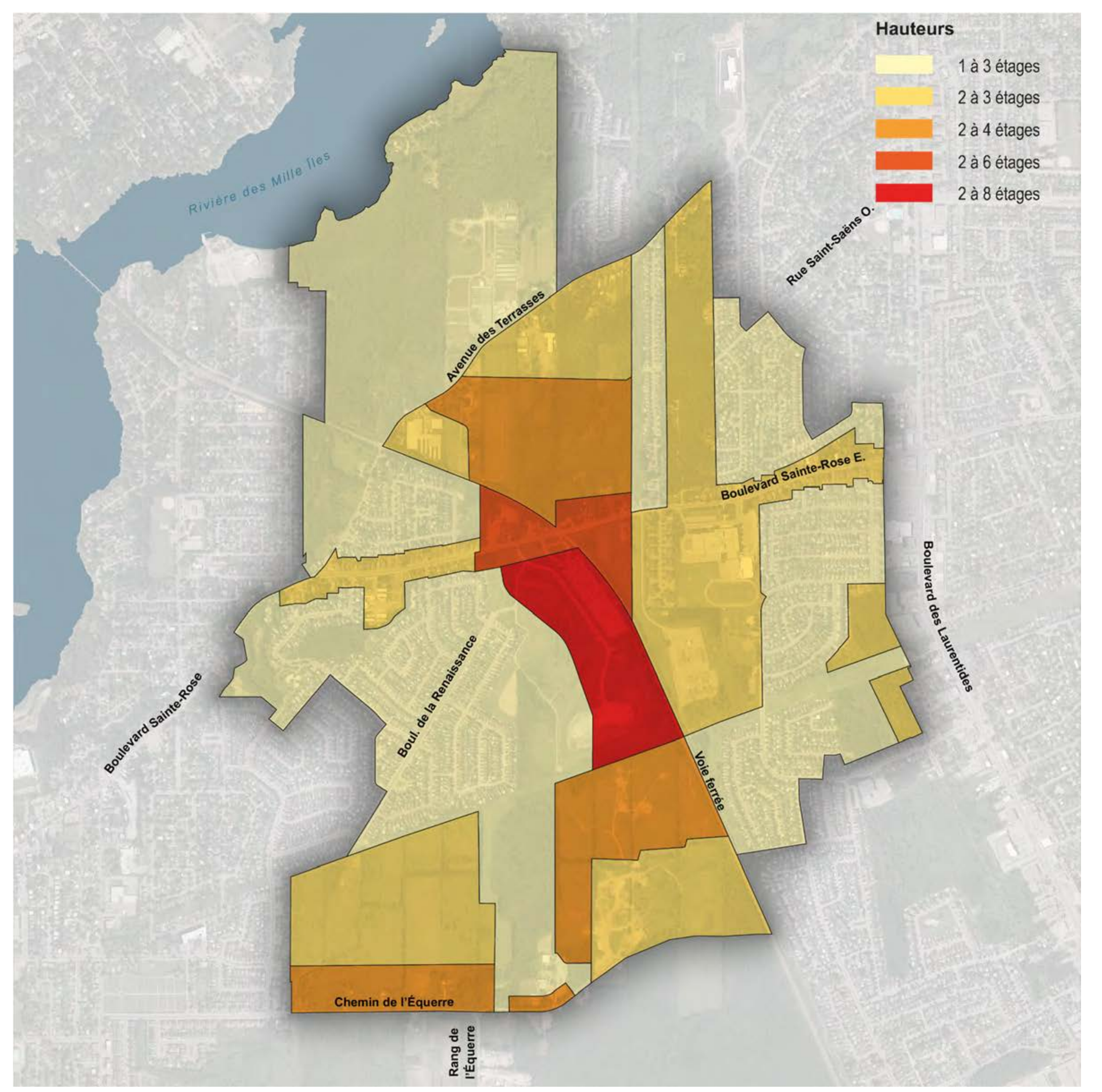
La procédure relative au règlement de PPCMOI pourra être appliquée à tout projet immobilier qui présente un nombre d'étages supérieurs à celui prescrit au plan 3.2 du présent PPU et au règlement de zonage, sans jamais excéder les hauteurs maximales prescrites au SADR.

La procédure relative au règlement de PPCMOI pourra également être appliquée à toutes autres dispositions normatives applicables de la réglementation d'urbanisme.

Règle d'interprétation pour la délimitation des secteurs de hauteur des bâtiments

La délimitation des secteurs de hauteur autorisée coïncide généralement avec les limites cadastrales, les emprises routières et les voies ferrées.

Les limites d'un secteur de hauteur autorisées font l'objet d'une règle d'interprétation permettant d'ajuster ultérieurement les limites précises aux règlements d'urbanisme, selon les caractéristiques du milieu. Ce rajustement des limites ne pourra cependant s'éloigner de plus de quinze mètres de part et d'autre des limites des secteurs de hauteur détaillées à la carte 3-2.



Plan 3-2 Hauteurs minimales et maximales des bâtiments

3.1.3 Plan d’implantation et d’intégration architecturale

En plus des dispositions normatives, la réglementation d’urbanisme devra contenir des dispositions discrétionnaires afin de guider le développement proposé pour le secteur de la gare Sainte-Rose et respecter les orientations et les objectifs énoncés dans le PPU.

Un règlement sur les plans d’implantation et d’intégration architecturale (PIIA) s’appliquera aux territoires, aux projets ou aux bâtiments particuliers qui requièrent une approche particulière en raison de leurs caractéristiques, de leurs particularités ou de leurs sensibilités. La délivrance de permis de lotissement et de construction devra se faire en respect d’objectifs et de critères établis.

Pour le secteur de la gare Sainte-Rose visé par le PPU Gare Sainte-Rose, les territoires, les projets ou les bâtiments particuliers ciblés sont notamment les suivants :

- Projets de lotissement pouvant avoir un impact structurant sur la trame de rues (perméabilité et connectivité), sur la conservation des milieux naturels, sur la dimension et le nombre des espaces publics, etc., de manière à répondre à des orientations de développement durable;
- Projets qui nécessitent un contrôle de l’architecture et de l’aménagement, tels que les bâtiments de six à huit étages et les projets d’insertion dans certains milieux de maintien ou en évolution;
- Territoires de transformation en bordure des artères structurantes de manière à assurer un contrôle de la qualité de l’architecture et des aménagements;
- Territoires et bâtiments sensibles en raison de leur intérêt patrimonial, historique ou paysager afin d’assurer la préservation de leur caractère;
- Terrains situés à proximité de la rivière des Mille Îles;
- Territoires sensibles en raison de leurs caractéristiques naturelles correspondant essentiellement aux bois et corridors forestiers d’intérêt;
- Bâtiments ou espaces à vocation publique ou semi-publique;
- Projets comportant l’aménagement d’espaces privés ouverts au public dans une cour avant ou avant secondaire d’un bâtiment;
- Aménagement de stationnements en structure hors sol;
- Territoires de quartiers agro-urbains.

Les objectifs et critères varieront selon les éléments considérés, mais intégreront de façon non limitative des dispositions particulières en lien avec les éléments suivants :

- Lotissement;
- Trame de rues;
- Insertion des bâtiments au milieu environnant;
- Architecture et implantation des bâtiments;
- Aménagement des terrains;
- Affichage;
- Mobilité et circulation.

Qu’est-ce qu’un PIIA?

L’approbation d’un plan d’implantation et d’intégration architecturale (PIIA) est une condition supplémentaire à la délivrance d’un permis de construction ou de lotissement ou d’un certificat d’autorisation ou d'occupation. Cet outil permet à la Ville d’identifier certains territoires et certaines catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat. Il vise notamment à assurer la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale selon des critères tout en tenant compte des particularités de chaque situation ainsi qu’à permettre une intégration des bâtiments et des aménagements dans un milieu où une mise en valeur est souhaitée. Cette approche plus souple d’évaluation des projets à partir de critères plutôt que de normes favorise les échanges entre la Ville et les promoteurs.

Le comité consultatif d'urbanisme (CCU) composé de citoyens et d’élus est un organisme mandaté par le conseil municipal pour donner des avis sur les demandes qui lui sont soumises en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Le CCU est mis à contribution dans l’évaluation des projets soumis dans le cadre des PIIA.

3.1.4 Tracé et aménagement des voies de circulation

En lien avec l'orientation 2 et ses objectifs, la trame de rues proposée pour l'ensemble du secteur de la gare Sainte-Rose vise à améliorer la perméabilité et la connectivité du réseau de mobilité pour l'ensemble des modes de déplacement, incluant le transport collectif et la mobilité active.

Afin d'assurer la mise en place de cette trame de rues, selon le tracé et les aménagements souhaités pour le territoire visé par le PPU Gare Sainte-Rose, la Ville de Laval entend se prévaloir des pouvoirs qui lui sont accordés en vertu des paragraphes 2°, 5° et 7° de l'article 115 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), soit :

- de prescrire, selon la topographie des lieux et l'usage auquel elles sont destinées, la manière dont les rues et ruelles, publiques ou privées, doivent être tracées, la distance à conserver entre elles et leur largeur;
- de prohiber toute opération cadastrale ou une catégorie d'opérations cadastrales relatives aux rues, ruelles, sentiers de piétons ou places publiques et à leur emplacement qui ne concorde pas avec les normes de dimension prévues au règlement de lotissement et le tracé projeté des voies de circulation prévues au PPU;
- d'exiger, comme condition préalable à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale, l'engagement du propriétaire à céder gratuitement l'assiette des voies de circulation ou une catégorie de celles-ci montrées sur le plan et destinées à être publiques.

Cette section présente donc le tracé projeté des voies de circulation du territoire du PPU Gare Sainte-Rose ainsi que les aménagements qui devront être intégrés au règlement de lotissement.

Tracé des voies de circulation

Le tracé projeté des voies de circulation montré au plan 3-3 a été défini de manière à améliorer la perméabilité et la connectivité du réseau sur le territoire même du PPU et vers les territoires limitrophes. Composée d'axes structurants ainsi que de rues locales et partagées, la trame viaire a été établie selon différents principes qui visent notamment à rendre les déplacements plus directs et efficaces, notamment pour les modes actifs et collectifs.

Le tracé et l'emplacement des voies de circulation peuvent différer par rapport à ceux projetés, et ce, afin de permettre d'apporter les rajustements nécessaires pour tenir compte des contraintes physiques et/ou naturelles du milieu dans lequel cette nouvelle rue ou ce prolongement de rue s'insère.



Plan 3-3 Tracé projeté des voies de circulation – À titre indicatif

Aménagements des voies de circulation du territoire

La géométrie et l'aménagement des rues proposés dans la présente section s'appuient sur des principes d'aménagement contribuant à l'ambiance, à la qualité et à la durabilité des milieux de vie.

De façon générale, les principes d'aménagement mis de l'avant sont les suivants :

- Miser sur les transports actifs et une circulation douce en milieu résidentiel avec des rues partagées;
- Favoriser l'intégration de bandes paysagères ou noues d'infiltration afin d'améliorer le paysage urbain, de réduire les îlots de chaleur, d'aider à capter une partie des eaux de ruissellement et de rendre les déplacements efficaces et conviviaux;
- Utiliser des végétaux indigènes, nécessitant peu d'entretien et tolérant les sels de déglaçage;
- Aménager des rues partagées dans les axes menant aux espaces publics et aux espaces verts.

La trame de rues structurante se compose des axes suivants :

Axe nord-sud avec BHNS

Le nouvel axe structurant nord-sud proposé afin de relier le boulevard Sainte-Rose Est et le chemin de l'Équerre constitue l'épine dorsale et l'artère principale pour le secteur sud du territoire du PPU. Sa géométrie comprend des voies pouvant recevoir le bus à haut niveau de service (BHNS). Il s'agit de la continuité du service de transport collectif structurant actuellement implanté le long du boulevard Le Corbusier dans le secteur plus au sud de la ville. Afin d'encourager les déplacements actifs, la géométrie de cet axe comprend une voie cyclable ainsi qu'un trottoir de chaque côté. Le terre-plein central verdi et planté est suffisamment large pour aménager des voies de virage dédiées aux endroits jugés stratégiques.



Figure 3-1 Aménagement proposé - Axe nord-sud avec BHNS – À titre indicatif

Boulevard Sainte-Rose Est

Le boulevard Sainte-Rose Est constitue l'axe dominant de déplacement est-ouest se retrouvant au centre du territoire du PPU. Un réaménagement de son emprise à proximité de la gare est nécessaire afin de rendre les déplacements actifs plus sécuritaires et d'améliorer l'aspect esthétique et la convivialité des lieux. Il est prévu de réaménager le boulevard Sainte-Rose Est en intégrant des voies cyclables et des trottoirs de chaque côté ainsi que des bandes de séparation végétalisées.



Figure 3-2 Aménagement proposé – Boulevard Sainte-Rose Est – À titre indicatif

Boulevard de la Renaissance

Le boulevard de la Renaissance constitue une artère jusqu'ici incomplète. Son prolongement vers le futur axe structurant nord-sud ainsi que vers le chemin de l'Équerre est essentiel pour une meilleure fluidité des déplacements dans le secteur. La géométrie des tronçons de prolongement ainsi que du segment existant à réaménager prévoit une voie cyclable et un trottoir de chaque côté ainsi que des bandes de séparation végétalisées.

Rue Saint-Saëns Ouest

La rue Saint-Saëns Ouest constitue une collectrice est-ouest d'importance se heurtant actuellement à un cul-de-sac. Afin d'augmenter la perméabilité du réseau routier dans la portion nord du territoire du PPU, il est proposé de continuer son tracé vers l'ouest afin d'atteindre l'avenue des Terrasses. Le type d'aménagement proposé pour ce tronçon est le même que celui du boulevard de la Renaissance.

Axe nord-sud entre la rue Saint-Saëns Ouest et le boulevard Sainte-Rose Est

Cet axe jouera un rôle important de liaison pour le secteur situé au nord du boulevard Sainte-Rose Est. Le type d'aménagement proposé pour ce tronçon est le même que celui du boulevard de la Renaissance et de la rue Saint-Saëns.

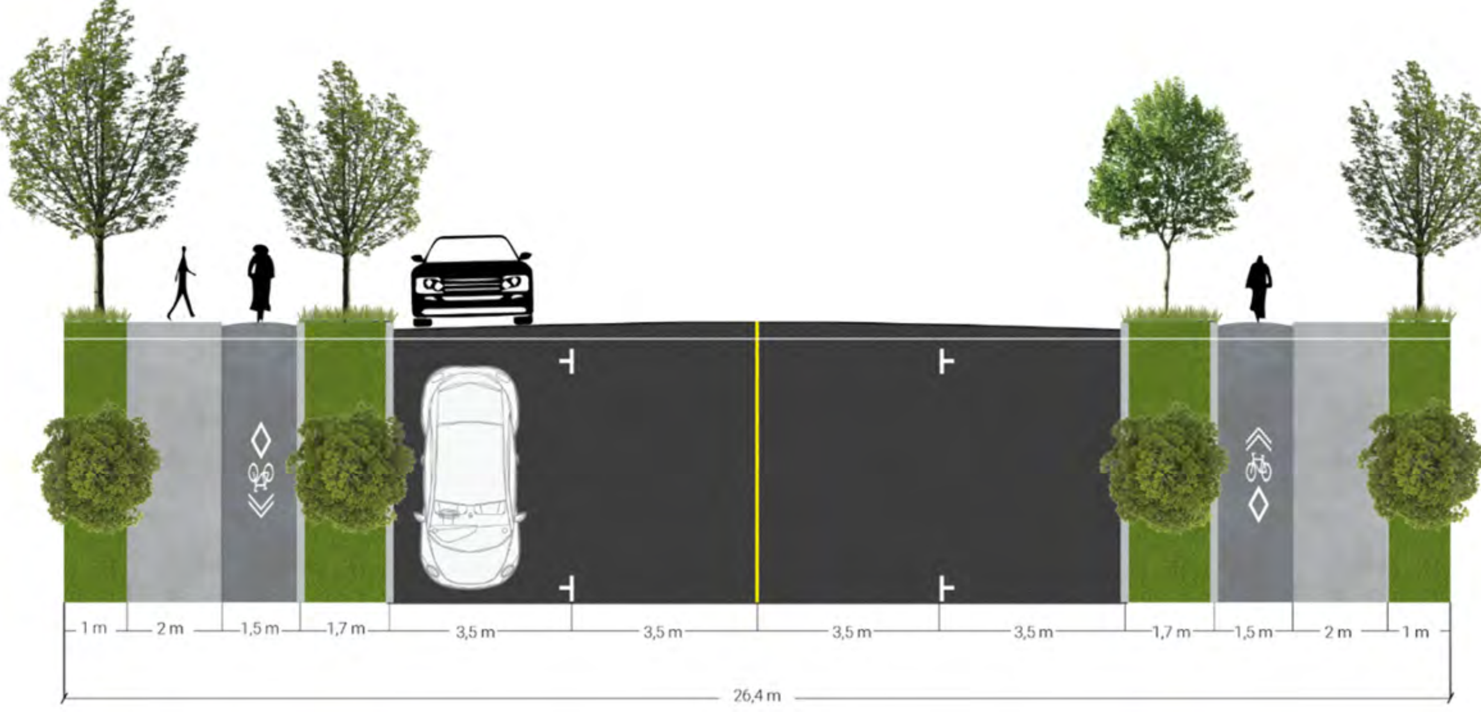


Figure 3-3 Aménagement proposé – Boulevard de la Renaissance – À titre indicatif

Chemin de l'Équerre

Le chemin de l'Équerre, dans sa configuration actuelle, ne permet pas de desservir convenablement le développement prévu dans la portion sud du territoire du PPU. Un réaménagement s'avère nécessaire afin d'intégrer des voies cyclables et des trottoirs de chaque côté.

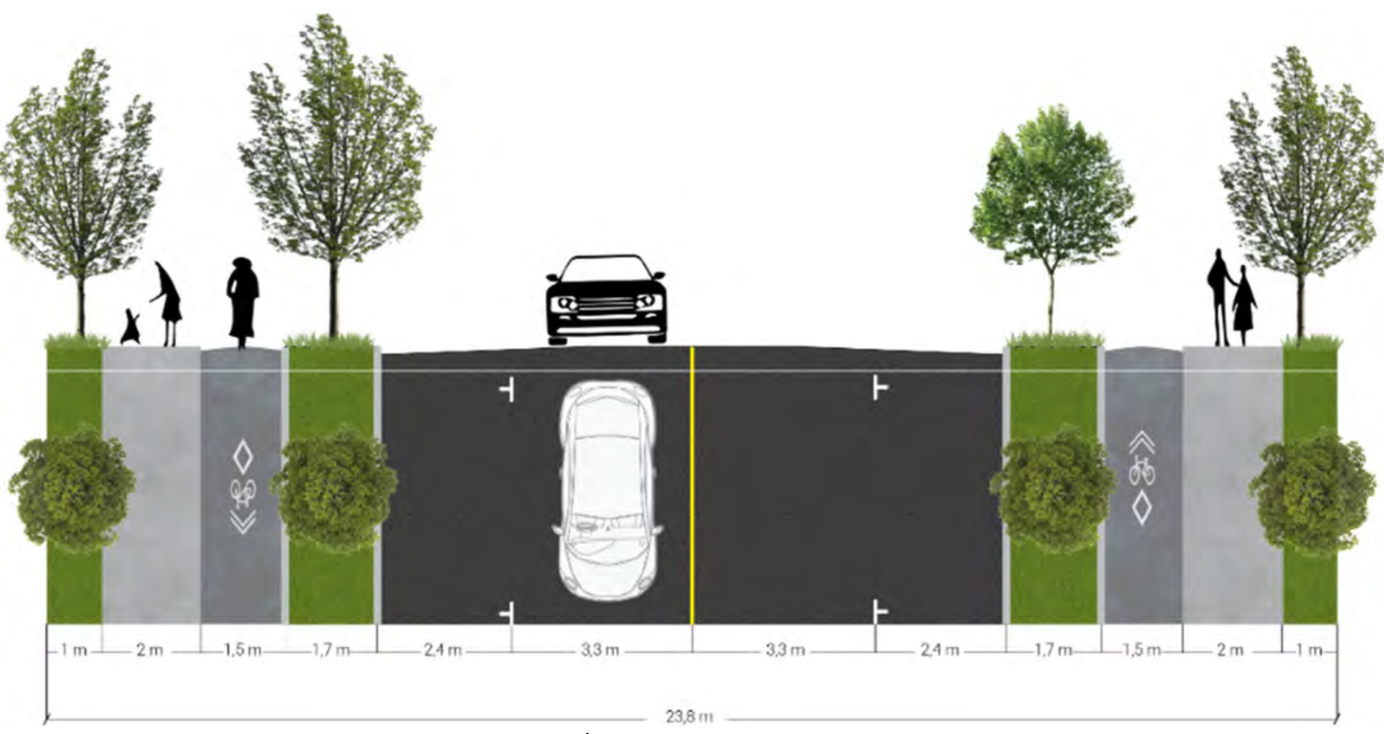


Figure 3-4 Aménagement proposé – Chemin de l'Équerre, rue Saint-Saëns Ouest et axe nord-sud entre la rue Saint-Saëns Ouest et le boulevard Sainte-Rose Est – À titre indicatif

Avenue des Terrasses

La configuration actuelle de l'avenue des Terrasses doit être réajustée afin de la rendre plus sécuritaire pour les déplacements piétons et cyclables. La géométrie proposée pour cet axe comprend des voies cyclables et trottoirs de chaque côté.

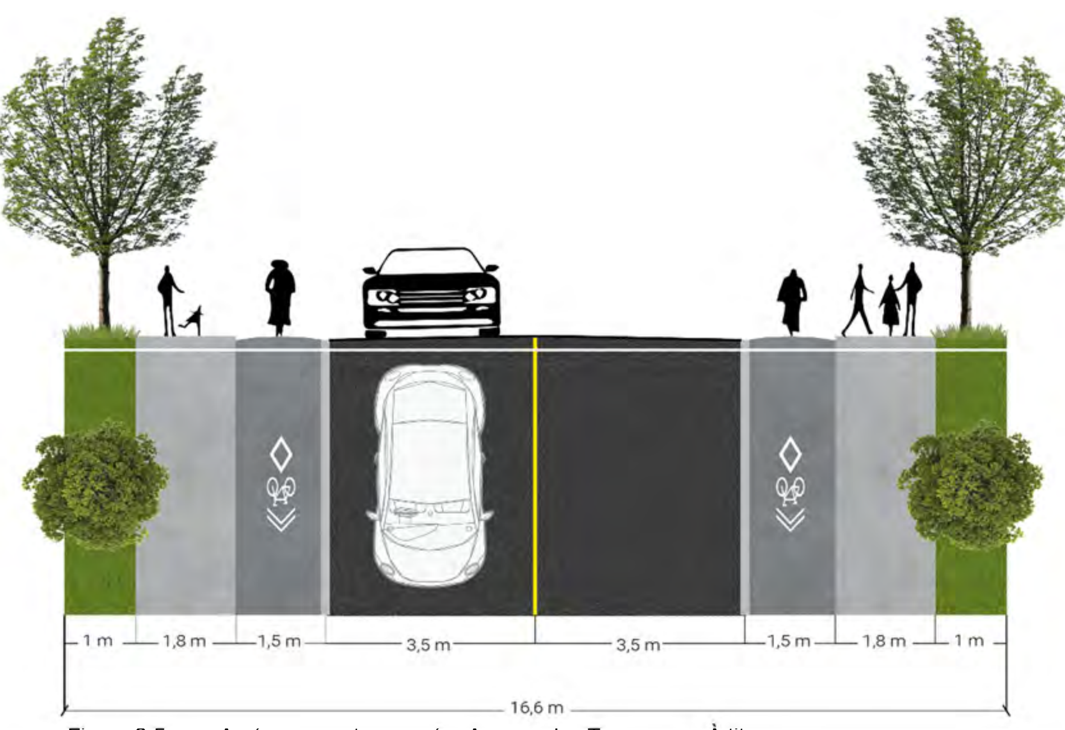


Figure 3-5 Aménagement proposé – Avenue des Terrasses – À titre

La trame de rues locale se compose des types de rues suivants :

La rue locale standard

La rue locale standard propose une géométrie plutôt traditionnelle dans la mesure où les modes de transport sont canalisés dans des corridors qui leur sont consacrés. La rue locale standard comprend deux voies dédiées à la circulation automobile (une par direction) ainsi qu'une voie dédiée au stationnement sur rue, ponctuée de saillies de verdure. Des trottoirs se retrouvent, de part et d'autre de l'emprise, éloignés des voies de circulation automobile par des noues paysagères.

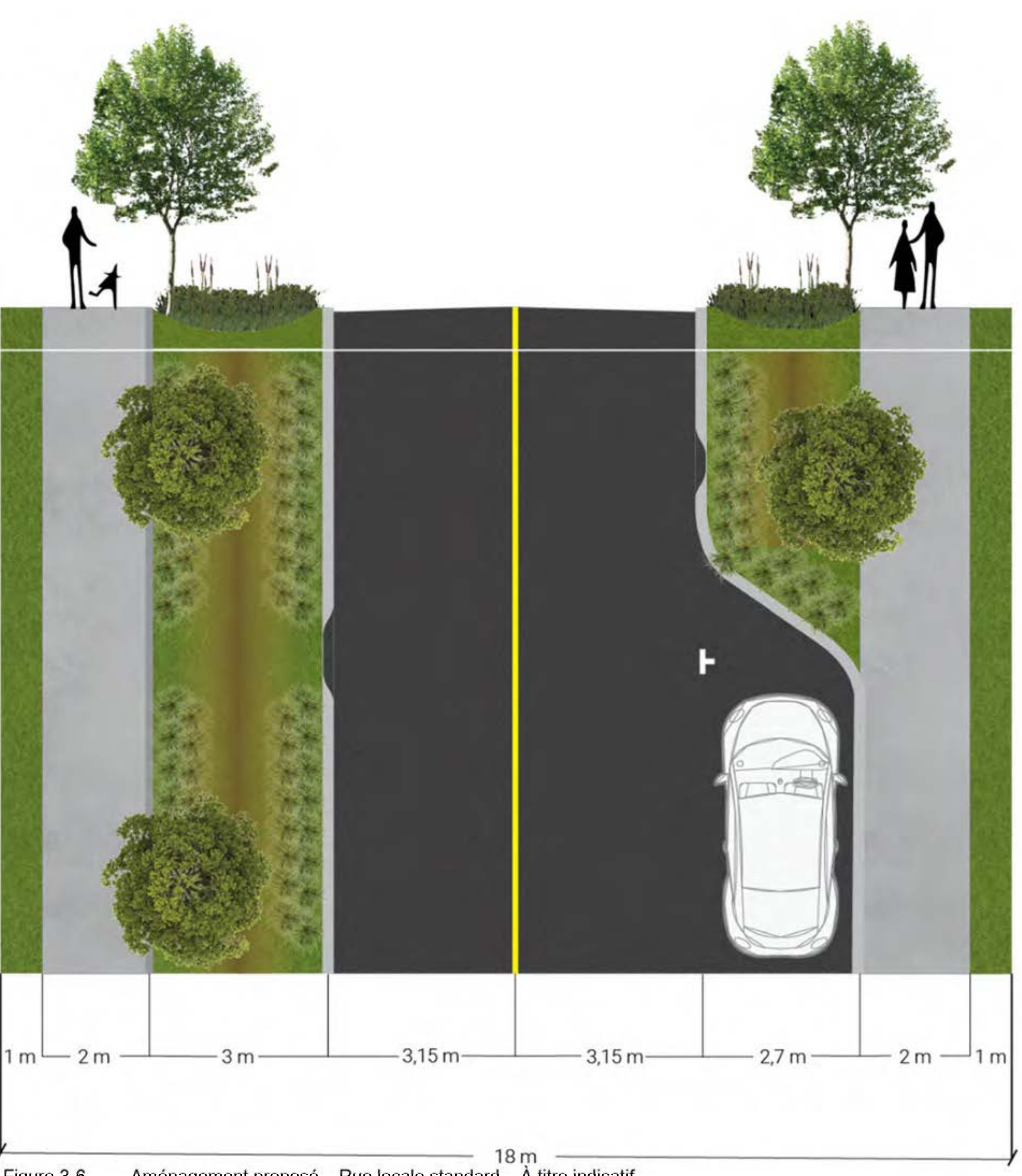


Figure 3-6 Aménagement proposé – Rue locale standard – À titre indicatif

La rue partagée

La rue partagée décloisonne les corridors de circulation afin d'offrir un seul et unique endroit où les modes de transport automobile et actif partagent l'espace. Ainsi, piétons, vélos et véhicules motorisés se côtoient dans un lieu de circulation qui est aussi un milieu de vie.



Figure 3-7 Aménagement proposé – Rue partagée – À titre indicatif

Le règlement de lotissement devra prévoir que toute opération cadastrale ou une catégorie d'opération cadastrale relative à une voie de circulation et à son emplacement à l'intérieur du territoire visé par le PPU Gare Sainte-Rose concorde avec le Plan 3-3 – Tracé projeté des voies de circulation ainsi qu'avec les aménagements proposés aux figures 3-1 à 3-7 de la présente section. La réglementation d'urbanisme devra également prévoir que l'assiette de ces voies de circulation soit cédée gratuitement à la Ville.

De plus, le règlement L-12400 concernant les ententes portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux, et sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux, devra être modifié de manière à assurer que les infrastructures et les équipements municipaux réalisés dans le cadre d'un projet immobilier à l'intérieur du territoire visé par le PPU Gare Sainte-Rose soient conformes aux aménagements proposés aux figures 3-1 à 3-7.

3.1.5 Gestion du stationnement

La planification du secteur de la gare Sainte-Rose étant intrinsèquement liée à la planification de la mobilité, il est essentiel de mettre en place les bonnes mesures pour assurer une gestion adéquate du stationnement. Les principes de l'aire TOD visent la création de milieux de vie animés qui sont favorables à l'utilisation du transport en commun, aux déplacements sur de courtes distances ainsi qu'au développement à échelle humaine. L'espace dédié au stationnement doit donc être aménagé en fonction de ces principes en plus de limiter son impact visuel, la création d'îlots de chaleur et une rupture du cadre bâti qu'il peut créer dans les quartiers plus denses. La gestion optimale et durable du stationnement permettra d'optimiser la convivialité du lieu pour une plus grande variété d'usagers.

Politique du stationnement de Laval

La Ville de Laval s'est dotée en 2019 d'une politique du stationnement afin de répondre aux enjeux d'implantation et de gestion des espaces de stationnement. La politique s'appuie sur quatre leviers qui visent à améliorer la gestion du stationnement sur rue, à optimiser l'utilisation des sols, à encourager le déploiement et l'utilisation des modes alternatifs de transport ainsi qu'à réduire les îlots de chaleur. La gestion du stationnement dans le secteur de la gare Sainte-Rose s'arrime donc avec les objectifs et le plan de mise en œuvre de la Politique de stationnement de Laval et sera traduite dans la réglementation d'urbanisme de concordance au PPU.

Stationnement sur rue

En lien avec les objectifs de la Politique du stationnement, le cœur du secteur de la gare Sainte-Rose pourrait faire l'objet d'une tarification au moment opportun et favoriser le stationnement sur rue de courte durée à proximité des lieux commerciaux, notamment à l'intérieur du pôle multifonctionnel. De plus, la trame de rues locale pourrait faire place à une répartition du stationnement sur rue par une alternance entre des saillies végétalisées et des zones pavées pour stationnement. Le stationnement pourrait être autorisé des deux côtés de la rue tout au long de l'année et des zones réservées aux résidents du secteur, par un système de vignettes par exemple, pourraient être créées à certains endroits afin d'éviter les débordements dans les rues résidentielles locales.

La bonification du réseau piétonnier, la création de rues partagées et la poursuite du déploiement du réseau cyclable contribueront à diminuer les besoins en cases de stationnement sur rue et par le fait même, à réduire les îlots de chaleur. Des bornes de vélos en libre-service pourraient également être déployées dans l'aire TOD et en pourtour afin d'offrir un mode de transport alternatif permettant d'accéder au site de la gare Sainte-Rose.

Certaines cases de stationnement sur rue pourront être aménagées pour accueillir des véhicules d'autopartage et des véhicules électriques. Par ailleurs, des « dépose-minute » sur rue pourraient être aménagés aux abords du terminus intermodal à proximité de la gare.

Stationnement incitatif

Le stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose compte actuellement 713 cases de stationnement. Il s'agit d'un espace largement minéralisé avec une importante empreinte au sol qui contribue aux îlots de chaleur urbains. La planification détaillée prévoit l'intensification et la création d'un pôle multifonctionnel optimal dans le secteur. Dans cet esprit, il est essentiel d'entreprendre des discussions avec Exo (propriétaire du terrain de stationnement et exploitant de la ligne de train Saint-Jérôme) afin d'établir les possibilités de consolidation et d'optimisation de cet espace de stationnement en vue de le requalifier à des fins urbaines.

Le développement du pôle de la gare pourrait donc amener à considérer le réaménagement du stationnement incitatif en souterrain ou étagé ainsi qu'une réduction du nombre de cases, le cas échéant. Une telle intervention se ferait de concert avec la bonification de l'accessibilité au secteur de la gare en transport actif et collectif. Il n'est pas exclu qu'une partie du stationnement réaménagée en souterrain puisse être partagée avec le stationnement d'établissements qui seront érigés à proximité. L'accessibilité par la plus grande variété d'usagers possible est nécessaire pour ancrer le secteur comme nouveau pôle de multimodalité.

Stationnement privé

Dans l'optique de favoriser la multimodalité et la convivialité des lieux, plusieurs mesures seront mises en place pour limiter l'espace extérieur utilisé par le stationnement. Comme il a été mentionné précédemment, ces mesures devront être traduites dans la réglementation d'urbanisme de la Ville. Celles-ci pourront viser, sans s'y limiter aux éléments suivants :

- La réduction du nombre de cases minimales requis en fonction des usages;
- L'imposition d'un pourcentage de verdissement minimal par terrain et d'un pourcentage d'occupation maximale du pavage destiné aux véhicules;
- La réduction du nombre minimal de cases selon leur proximité à la gare et au terminus intermodal;
- L'aménagement de cases intérieures et la construction de stationnements souterrains ou de sous-terrasses pour certains usages;
- Une réduction du nombre d'entrées charretières et de voies d'accès aux aires de stationnement depuis la voie publique tout en favorisant la mise en commun de celles-ci;
- Le partage d'espaces de stationnement entre les différents groupes d'usages et/ou entre des lots avoisinants;
- L'obligation de prévoir des bornes de recharge pour véhicules électriques;
- L'aménagement d'espaces verts proportionnellement au nombre de cases de stationnement extérieur construites;
- L'aménagement d'espaces de stationnement favorisant la gestion à la source des eaux de pluie et l'infiltration par le biais d'aménagements végétalisés;
- L'ajout obligatoire de stationnements pour vélo pour l'ensemble des fonctions urbaines;
- L'aménagement obligatoire de parcours piétons directs et sécuritaires et distincts des aires de circulation véhiculaire.



Figure 3-8 Emprise au sol du stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose

3.2 Plan d'action

Le plan d'action du tableau 3.2 constitue une feuille de route sommaire permettant de concrétiser l'atteinte des orientations et objectifs d'aménagement et de développement pour le secteur de la gare Sainte-Rose.

Les actions proposées ont été réparties en trois catégories :

1. Planification : cette catégorie comprend des études diverses de caractérisation, d'opportunité, de faisabilité, de potentiel, de capacité, etc. Ces documents de travail constitueront des intrants pour d'autres actions ou pour la mise en œuvre générale du PPU, et serviront d'aide à la prise de décision pour les instances de la Ville. Les études et les analyses découlant directement d'un projet donné (nommées études d'avant-projet) sont cependant incluses dans les actions de projet. Les programmes sont également inclus dans cette catégorie.
2. Collaborations et partenariats : cette catégorie comprend tous les processus de concertation, négociation, démarchage et représentation auprès de partenaires publics, parapublics ou privés.
3. Projets : cette dernière catégorie regroupe toutes les actions qui toucheront concrètement le territoire du secteur de la gare Sainte-Rose. Elle comprend les travaux d'aménagement et de réaménagement de rues ou d'espaces publics, de construction de bâtiments, de réalisation d'infrastructures, etc. Pour des raisons de concision, l'échéancier des projets ne fait état que de l'horizon prévu pour les travaux de réalisation ; toutes les actions de projet incluent, le cas échéant, les études d'avant-projet, la préparation des plans et devis et leur exécution. De la même façon, les actions de projet liées à l'aménagement de parcs ou d'espaces publics, de places publiques ou de stationnements transitoires incluent au préalable l'identification de sites.

Le plan propose les horizons de mise en place de ces actions qui se feront à court terme (0-5 ans), à moyen terme (5-10 ans), à long terme (+10 ans), ou en continu.

Liste des acronymes

BHNS : Bus à haut niveau de service

CSSL : Centre de services scolaire de Laval

OBNL : Organisme à but non lucratif

OMHL : Office municipal d'habitation de Laval

STL : Société de transport de Laval

ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain

Il est à noter que ce plan d'action constitue des intentions et souhaits du conseil municipal de la Ville de Laval et est présenté à titre indicatif. Il ne s'agit pas d'engagements définitifs puisque plusieurs impondérables pourraient survenir et la priorisation des interventions pourrait varier dans le temps.

Tableau 3-1 Plan d'action

Actions	Horizon				Porteur	Collaborateur
	0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	Continu		
Actions – Planification						
1. Élaborer un concept d'aménagement et une planification stratégique d'intervention au parc Arthur-Lessard.	■				Ville de Laval	
2. Réaliser une étude de circulation pour le territoire du PPU et le secteur du bois de L'Équerre.	■				Ville de Laval	
3. Réaliser un plan stratégique du réseau de parcs et d'espaces verts et public sur le territoire du PPU en lien avec le Plan 2-2 – Trame verte et bleue proposée et les recommandations du plan directeur des parcs et espaces publics.	■				Ville de Laval	
4. Réaliser un plan de mise en œuvre et un plan de gouvernance des parcs de type agro-urbains.	■				Ville de Laval	Organismes communautaires Producteurs agricoles de Laval
5. Élaborer une stratégie d'acquisition et de priorisation du déploiement du réseau d'espaces verts et publics.	■					
6. Planifier un projet de restauration des milieux humides et hydriques contribuant à l'amélioration du réseau écologique décrit au Plan de conservation des milieux naturels (ex. : remise à ciel ouvert de la portion canalisée du cours d'eau Brodeur).		■			Ville de Laval	
7. Étudier la nécessité d'un passage faunique sous le boulevard Sainte-Rose Est et l'avenue des Terrasses dans l'axe des corridors écologiques existants ou projetés.				■	Ville de Laval	
8. Planifier des infrastructures de loisirs et sportives à l'échelle du quartier en tenant compte de l'offre et des besoins à l'échelle du territoire de Laval.	■			■	Ville de Laval	
9. Élaborer un plan directeur et une étude de conception préliminaire pour les réseaux d'égouts sanitaires et pluviaux pour le développement du secteur du PPU Gare Sainte-Rose.	■				Ville de Laval	
10. Planifier des ouvrages de gestion des eaux pluviales à partir du plan directeur et de l'étude de conception préliminaire des égouts du PPU.				■	Ville de Laval	
11. Procéder à une réflexion sur la gestion des neiges usées et la mise en place de nouvelles pratiques de déneigement limitant l'utilisation des dépôts à neige sur le territoire de Laval et gérant la fermeture du dépôt de Sainte-Rose.	■				Ville de Laval	
12. Procéder à une réflexion sur le stationnement sur rue (système de vignettes, signalisation, etc.) dans le secteur et la mise en place de nouveaux modes de transport partagé (ex. : service d'autopartage).	■				Ville de Laval	
13. Évaluer l'opportunité de développer un programme pour favoriser l'intégration de standards d'écoconception à la construction et à la rénovation de bâtiments dans le secteur de la gare Sainte-Rose.	■				Ville de Laval	
14. Compléter l'estimation des coûts et des retombées fiscales de la mise en œuvre du PPU.	■				Ville de Laval	

Actions	Horizon				Porteur	Collaborateur
	0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	Continu		
Actions – Collaboration et partenariat						
15. Collaborer avec la STL pour évaluer la faisabilité des projets suivants : • Aménagement d'un terminus intermodal • Déploiement d'un réseau de BHNS pour desservir la gare.					Ville de Laval	STL
16. Entamer des discussions avec Exo pour évaluer la faisabilité de l'aménagement d'un parterre d'accueil de la gare.					Ville de Laval	Exo
17. Entamer des discussions pour la cession/mise en vente d'une portion du stationnement incitatif en vue d'une requalification du site à des fins mixtes (résidentiel, institutionnel, bureau, commercial, etc.) et de son réaménagement.					Ville de Laval	Exo Promoteurs immobiliers
18. Négocier avec le Canadien Pacifique pour l'aménagement d'un passage sous-terrain piéton/cyclable sous l'emprise ferroviaire au sud de la gare Sainte-Rose, dans la continuité de l'emprise hydroélectrique et dans un axe nord-sud au nord du boulevard Sainte-Rose Est.					Ville de Laval	Canadien Pacifique
19. Collaborer avec le Centre de services scolaire de Laval afin d'identifier les besoins et les sites propices à la construction de nouvelles écoles primaires en arrimage avec le développement du secteur et selon des critères de localisation, dont les suivants : accessibilité facile et sécuritaire pour les marcheurs et les cyclistes dans un rayon de 1,6 km; proximité d'un parc ou d'un milieu naturel.					Ville de Laval	CSSL
20. Consulter le milieu communautaire afin de cibler les besoins en équipement et services.					Ville de Laval	Organismes du milieu communautaire
21. Se concerter avec les partenaires pour le développement de projets de logements sociaux, abordables et familiaux.					Ville de Laval	Coopératives ou OBNL d'habitation OMHL
22. Entreprendre des démarches auprès d'Hydro-Québec en vue d'utiliser les emprises de lignes électriques à des fins de mobilité active, et des fins écologiques et récréatives dans le cadre de la trame verte et bleue.					Ville de Laval	Hydro-Québec
Actions –Projet[1] (réalisation de travaux d'aménagement, réaménagement, construction et développement)						
23. Prolonger le boulevard de la Renaissance, tronçon nord (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
24. Prolonger le boulevard de la Renaissance jusqu'au chemin de l'Équerre, tronçon sud (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
25. Implanter des aménagements pour faciliter et sécuriser les déplacements piétons à proximité de la gare de part et d'autre de la voie ferrée.						
26. Réaménager le boulevard de la Renaissance, tronçon existant (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
27. Prolonger la rue Saint-Saëns Ouest, tronçon vers l'est (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
28. Prolonger la rue Saint-Saëns Ouest, tronçon vers l'ouest jusqu'à l'avenue des Terrasses (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
29. Aménager un axe nord-sud, entre le prolongement de la rue Saint-Saëns Ouest et du boulevard Sainte-Rose Est (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
30. Réaménager l'avenue des Terrasses (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
31. Réaménager le boulevard Sainte-Rose Est, portion ouest à partir de la voie ferrée (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	Canadien Pacifique
32. Réaménager le boulevard Sainte-Rose Est, portion est à partir de la voie ferrée (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
33. Aménager un nouvel axe structurant nord-sud entre le boulevard Sainte-Rose Est et le chemin de l'Équerre (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
34. Réaménager le chemin de l'Équerre (se référer au Plan 3-3 – Tracé proposé des voies de circulation).					Ville de Laval	
35. Aménager des rues partagées au sein des secteurs de développement.					Ville de Laval	Promoteurs immobiliers

[1] Les prolongements ou réaménagements des voies de circulation incluent les trottoirs et les voies cyclables ainsi que l'installation de nouvelles infrastructures souterraines (aqueduc, égout et pluvial) ou leur remplacement, le cas échéant. Ces prolongements ou réaménagements seront réalisés selon les aménagements de la section 3.1.4 Tracé et aménagements des voies de circulation

Actions	Horizon				Porteur	Collaborateur
	0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	Continu		
36. Aménager un réseau cyclable comprenant l'ensemble du mobilier nécessaire en concordance avec les objectifs du Plan de mobilité active de Laval et du Plan directeur du réseau cyclable de Laval.				■	Ville de Laval	
37. Aménager un passage sous-terrain piéton/cyclable sous l'emprise ferroviaire au sud de la gare Sainte-Rose, dans la continuité de l'emprise de ligne électrique et dans un axe nord-sud au nord du boulevard Sainte-Rose Est.			■		Ville de Laval	Canadien Pacifique
38. Intégrer des liens cyclables et piétonniers sur les domaines privé (projets immobiliers) et public (parcs et espaces verts) pour constituer un réseau de mobilité active continu et connecté à l'ensemble du territoire du PPU, selon le Plan 2-4 – Réseaux de mobilité active et collective existants et proposés.				■	Ville de Laval	Promoteurs immobiliers
39. Aménager le parc Arthur-Lessard (mise en chantier) selon la planification stratégique pour son développement.		■	■		Ville de Laval	
40. Aménager une place publique centrale au cœur du pôle de la gare.			■		Ville de Laval	
41. Aménager des parcs et des espaces publics dans chaque quartier agro-urbain comprenant des espaces dédiés à l'agriculture urbaine.				■	Ville de Laval	Organismes communautaires
42. Aménager des espaces publics linéaires dans les emprises de lignes électriques et le long de l'emprise ferroviaire à des fins de mobilité active, et des fins écologiques et récréatives dans le cadre de la trame verte et bleue.				■	Ville de Laval	Hydro-Québec
43. Aménager un réseau de parcs et d'espaces publics sur l'ensemble du territoire du PPU.				■	Ville de Laval	
44. Faire l'acquisition de terrains dans les bois d'Auteuil et de l'Équerre au gré des opportunités et en fonction de la stratégie d'acquisition du Service de l'environnement et de l'écocitoyenneté.				■	Ville de Laval	
45. Aménager un corridor écologique continu liant entre eux les berges, les bois de l'Équerre et d'Auteuil ainsi que les parcs tel qu'illustré au Plan 2-2 – Trame verte et bleue proposée.				■	Ville de Laval	Hydro-Québec Canadien Pacifique
46. Mettre en œuvre des projets de construction de nouveaux équipements culturels, sportifs et communautaires.				■	Ville de Laval	
47. Identifier des terrains à des fins de logement social ou abordable, dont certains terrains municipaux, et évaluer leur potentiel de développement.				■	Ville de Laval	
48. Installer un mobilier urbain et d'équipements municipaux adaptés aux diverses clientèles.				■	Ville de Laval	
49. Aménager des ouvrages de gestion des eaux pluviales, incluant de futurs bassins de rétention à des fins utilitaires et paysagères, intégrés aux parcs municipaux et pouvant être utilisés pour certaines activités.				■	Ville de Laval	Promoteurs immobiliers
50. Construire une conduite de dérivation d'une partie des eaux sanitaires tributaires de la station de pompage Sainte-Rose afin de dériver ces eaux vers l'aval de la station de pompage Sainte-Rose.				■	Ville de Laval	Promoteurs immobiliers
51. Réaliser des travaux pour la mise en place des mesures compensatoires nécessaires afin de compenser les débits qui seront ajoutés au réseau sanitaire.				■	Ville de Laval	

Politique de consultation publique et de participation citoyenne

Conformément à la Politique de consultation publique et de participation citoyenne de la Ville de Laval adoptée en avril 2021, certains projets annoncés au plan d'action pourraient faire l'objet de démarches de consultation publique.
Le cas échéant, la Ville fixera le moment qui convient pour les réaliser et les moyens pour faire participer les citoyens au processus décisionnel.

Ce document a été produit avec la
participation financière de la



REMERCIEMENTS

Le schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval est le fruit d'une collaboration en continu entre les citoyens et de nombreux acteurs locaux. La Ville de Laval remercie tous ceux et celles qui ont participé aux consultations citoyennes et aux différents ateliers pour redessiner le territoire lavallois. Elle tient également à remercier les membres du Comité consultatif d'urbanisme et du Comité consultatif agricole pour leur précieuse collaboration.

ÉQUIPES DE RÉALISATION

Conseil municipal

M. Marc Demers
M. Jacques St-Jean
M. Paolo Galati
Mme Christiane Yoakim
M. Stéphane Boyer
M. Daniel Hébert
Mme Sandra Desmeules
M. Raynald Adams
M. Michel Poissant
M. David De Cotis
Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier
M. Pierre Anthian
M. Jean Coupal
M. Vasilios Karidogiannis
Mme Aglaia Revelakis
Mme Aline Dib
M. Ray Khalil
M. Nicholas Borne
M. Alain Lecompte
M. Gilbert Dumas
M. Michel Trottier
Mme Virginie Dufour

Commission sur la révision du schéma d'aménagement et de développement de Laval

M. Marc Demers
Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier
M. Vasilios Karidogiannis
Mme Aline Dib
Mme Virginie Dufour

Comité de pilotage

M. Serge Lamontagne
M. Driss Mbirkou
M. Clément Bilodeau
M. Denis Fafard
M. Marc Tremblay
Mme Manon Bernard
Mme Marie Gendron
M. Gilles Benoit
M. Pierre Brochet
M. Benoit Collette
M. Sylvain Dubois
M. Luc Paquette
M. Luc Goulet
M. Robert Séguin
M. René Daigneault
M. Dany Gariepy
Mme Catherine Vachon
M. Daniel Malo
Mme Chantal Letendre
Mme Geneviève Élie
Mme Nancy Guay
M. Guy De Repentigny
M. Francis Thibault

Équipe de projet - Service de l'urbanisme

M. Sylvain Dubois
M. Luc Paquette
Mme Catherine Vachon
M. Thierry Basque-Gravel
Mme Geneviève Élie
Mme Perrine Lapierre
M. Maxime Larochelle
Mme Nathalie Lavoie
Mme Chantal Letendre
Mme Julie Levasseur
Mme Roxane Pilon
M. Thomas Gérardin

Équipe de cartographie du Service de l'urbanisme

M. Brent Edwards
Mme Manon Gagné
M. Alexandre Gagnon
M. Luc Patenaude
Mme Marie-Ève Perrier

Collaborateurs internes

Direction générale
Service des affaires juridiques
Service des communications et marketing
Service de culture, loisirs, sport et développement social
Service de développement économique
Service de l'environnement
Service de l'évaluation
Service de l'ingénierie
Service de police
Service de sécurité incendie
Service des travaux publics

Collaborateurs à la recherche et rédaction

Lemay
Convercité
Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CPEUM)
Groupe Altus
Zins Beauchesne et associés

Photographie

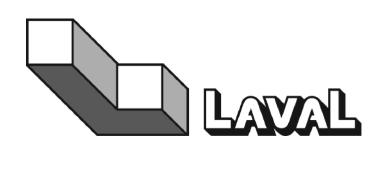
M. Martin Alarie
M. Benoit Desjardins (photos aériennes)
M. Vincent Girard
M. Sylvain Majeau
Mme Annie Poirier
Mme Sophie Poliquin
Ville de Laval

Révision linguistique

Mme Édith Sans Cartier

Le schéma d'aménagement est présenté en format PDF sur le site Internet de la Ville de Laval (www.laval.ca) et sur le site Internet www.repensonslaval.ca

En cas de divergence entre le présent document et le règlement numéro S.A.D.R.-1 révisant le schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Laval, le texte du règlement a préséance.


LAVAL